This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at http://books.google.com/

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.
+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.
+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.
+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

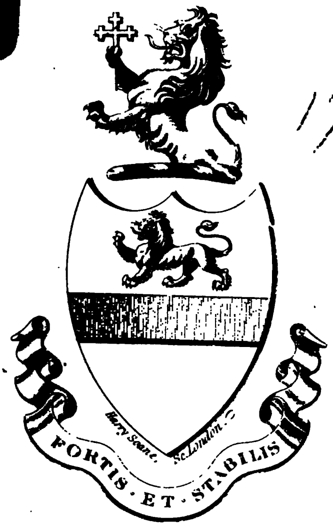
Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

3433 07594702 2

Library of the Equitable Life Assurance Society of the United States.

171

THE WALFORD LIBRARY.



171

Cornelius Walford, F.I.A.

12/1612?. 71

CHRONIK

des Hamburger

See-Assecuranz-Geschäftes

im Jahr 1824.

Begleitet

von mehreren darauf Bezug habenden

Aufsätzen.

Von

P. D. W. Tonnies,

Mit-Director und Bevollmächtigtem der Versicherungs-Gesellschaft von 1823.

Mit zehn Steindruck-Abbildungen und einer Charte.

HAMBURG, 1825.

Gedruckt auf Kosten des Verfassers bei F. H. Nestler.

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY
587150
ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS.
R 1913 L

Sr. Magnificenz

Herrn *Jacob Albrecht von Sienen*, J. U. Dr. und Syndicus,

Ihro Hoch- und Wohlweisheiten

Herrn *Johann Georg Bausch*, Dr. und Senator.
„ *Martin Hieronymus Schrötteringk*, Dr., Senator und d. z. Amtmann zu Ritzebüttel,
„ *Joh. Ernst Friedr. Westphalen*, Senator.
„ *Jacob Hinrich Jencquel*, Senator.
„ *Georg von Graffen*, Dr. und Secretarius,

den Ehrbaren Herren Oberalten

Herrn *Siegmund Diedrieh Rücker*,
„ *Frans Doormann*,

den wohlverordneten Herren Kämmerei-Bürgern

Herrn *Friedrich Heeren*,
„ *August Schwalb*,
„ *Georg Nicolaus Mohr*,

den Herren Deputirten des lœblichen Commercii

Herrn *Franz Matthias Mutzenbecher*,
„ *Johann Diederich Stoppel*,
„ *Nicolaus Bernhardt Eybe*,

als

derzeitigem Praeses und derzeitigen Mitgliedern

der Hochlöblichen

Schiffahrts- und Hafen-Deputation;

so wie

den Hochgelahrten und Wohlgebohrnen
Herren

Herrn *Carl Anton Schönhütte*, J. U. Dr. u. Praeses,
„ *Joh. Christ. Kauffmann*, J. U. Dr. u. Vice-Praeses,
„ *J. des Arts*,
„ *A. W. Lutteroth*, Legat,
„ *J. H. de Chapeaurouge*,
„ *F. H. Suse*,
„ *P. A. Milberg*,
„ *H. A. C. Ganslandt*,
„ *G. H. Kämmerer*,
„ *C. P. H. Möring*,
„ *C. W. Encke*,

Richtern am Wohllöblichen Handels-Gericht dieser freien Hanse-Stadt

ehrfurchtsvoll zugeeignet

von

dem Verfasser.

Magnifice

Hoch- und Wohlweise

Wohlgeborne

und insbesondere

Hochzuverehrende Herren!

Wenn der Verfasser in seinen früheren öffentlich herausgegebenen schriftlichen Versuchen bemüht war, die mannichfaltigen Missbräuche, welche mit der Avarie-Grosse getrieben wurden, und andere damit in Verbindung stehende Irrthümer, die beim Assecuranz-Geschäfte Statt finden, zu bekämpfen: so geschah dies in keiner andern Absicht, als das Wohl des kaufmännischen Gemein-Wesens zu befördern, und nach Kräften dazu beizutragen, dem

Ströme Unheil bringender Betriebe so viel als möglich einen Damm entgegen zu stellen. Jene Vorstellungen sind nicht vergeblich gewesen: der Erfolg des Jahres 1824 hat schon gezeigt, dass der Betrug aus Furcht, ans Licht der Oeffentlichkeit gezogen zu werden, lieber zur Mässigung oder gar zur Unthätigkeit zurückkehrt.

So nothwendig und heilsam es nun auch seyn möchte, jene Bemerkungen über verderbliche Assecuranz-Uebel, deren noch gar viele bestehen, fortzusetzen: so nehmen doch die Schreckens-Ereignisse des letztverflossenen Jahres die Aufmerksamkeit und das Mitgefühl von einer andern Seite zu lebhaft in Anspruch, als dass nicht der Berücksichtigung dieser, für jetzt wenigstens, andere Rücksichten nachstehen sollten. Die Thatsachen, welche in dieser Schrift vorgelegt werden, reden durch sich selbst; für die Vorschläge aber, welche hier gethan werden, zu Vorkehrungen und zur Abhülfe *vor* und *bei* dergleichen eintretenden Unglücksfällen, wird es erlaubt seyn, den Wunsch auszusprechen, dass sie zur Milderung der Leiden der Menschheit,

welche mit dem Betriebe zur See verbunden sind, in etwas beitragen mögen. Damit aber diese Absicht befördert werde, an wen könnte ich mich mit gerechteren Hoffnungen und Erwartungen wenden, als an *Sie*, die hochwürdigen Männer, welche mit dem öffentlichen Vertrauen geziert sind, an Sie, meine hochzuverehrenden, innigst von mir geschätzten Herren, als ***Mitglieder der Hochlöblichen Schiffahrts- und Hafen-Deputation*** und ***des Wohllöblichen Handels-Gerichts?***

Ihren Einsichten lege ich meine Vorschläge zu reifem Ermessen und zur sorgfältigen Prüfung vor, und lebe der sichern Ueberzeugung, dass Sie, so wie einerseits die etwaigen Mängel und Unvollkommenheiten meiner Angaben in Berücksichtigung der gutgemeinten Absicht mit freundlicher Güte entschuldigen, so andererseits in Hinsicht der Wichtigkeit des Gegenstandes gewiss alle Ihnen zu Gebote stehenden Mittel aufbieten werden, was zweckmässig zur Abhülfe von Gefahren und Unglück benutzt werden kann, mit patriotischem Eifer zu befördern.

Die Erfahrungen, welche ich in einem mannigfach bewegten Leben zu sammeln Gelegenheit gehabt habe, sind mein einziger Reichthum verblieben; die Mittheilung derselben das einzige Vermächtniss, welches ich meiner innigst geliebten Vaterstadt zu hinterlassen im Stande bin.

Die grösste Belohnung für mich wird seyn, wenn diese geringe Gabe von Ihnen mit Wohlwollen und zur Benutzung für das Gemeinwohl an- und aufgenommen wird.

Möge die gütige Vorsehung Ihre Bemühungen mit reichlichem Segen belohnen, und Ihnen dafür die schönste Glückseligkeit des menschlichen Daseyns zu Theil werden lassen.

Mit der ausgezeichnetsten Hochachtung habe ich die Ehre, mich ganz ergebenst zu unterzeichnen

P. D. W. Tonnies.

Hamburg, im July 1825.

Verzeichniss der resp. Subscribenten.

Expl.

Hr. Abegg, P. J. in Emden . . . 1
S. T. Hr. Senator Abendroth, Dr. 1
Hr. Ahlers, C. F. in Rostock . . 1
" Ahrens, J. M. 1
" Ahrens, L. in Rostock 1
" Alardus & Amsinck 1
S. T. Hr. Bürgermeister Amsinck, Dr. 1
Hr. Dr. Amsinck 1
" Amberg, J. C. 1
" Anckelmann & Hamfeldt . . 1
" Anderson Wwe. 1
" Appel, J. B. 1
" Appelbaum, C. F. in Königsb. 1
" Armbrust, N. in Glückstadt 1
" Arnemann, G. W. in Altona 1
" Dr. Arning 1
" Assur & Seligmann 1
" Averdieck & Co. 1
" Axien, H. in Altona 1
" Baasch, J. C. 1
" Bahr, J. F. 1
" Bahre, F. C. in Altona 1
" Balcke, J. N. 1
" Banks, Dr. Amts- u. Gerichts-Actuarius zu Cuxhaven . . . 1
" Barkey, A. F. in Rostock . . 1
S. T. Hr. Bürgermeister Bartels, Dr. 1
Hr. Bartels, J. C. in Stralsund . 1
" Barthold, G. W. 1
" Bauck & Dürkoop 1
" Baumbauer, H. F. 1
" Baur, G. F. in Altona 1
" Baur, J. H. & G. F. ebendas. 1
S. T. Hr. Senator Bausch, Dr. 1
" " Commerzien- u. Admiralitäts-Rath Becker in Königsb. 1
Hr. Becker, G. L. in Copenhagen 16
" Behncke, J. F in Rostock . 1
" Behrens & Co. in Pernau . . 2
" Behrens, J. F. 1
" Behrens, O. F. 1
" Bene, L. 1
" Benöhr, Lootsen-Capitain zu Cuxhaven 1
" Berg, H. J. in Reval 1

Expl.

S. T. Hr. Bergemann, C. L. in Stettin 1
Hr. v. Bergen, H. 1
" Berghauer 1
" Berghauer, G. A. 1
" Bergmann, F. 1
" Bencard, G. L. in Rostock . 1
" Berndes, J. J. 1
" Bernhardt, W. 1
" Betcke, J. G. in Rostock . . 1
" Beyer & Ferber 1
" Biancone & Lohmann 1
Die Bibliothek des löbl. Commerciums 1
Hr. Bieber, F. D. 1
" Bieber, G. E. 1
S. T. Hr. Senator Biel in Norden 1
Hr. Bienemann, F. G. in Liebau 1
" Bierwirth, H. 1
" Bing, F. in Drontheim 1
" Birkbeck, M. 1
" Bittrich & Sohn, J. C. in Königsberg 1
" Böhme, J. L. 1
" Böhmer, J. H. 2
Die Börsen-Gesellschaft in Norden 1
Hr. Borckenstein, H. 1
" Borgstrom, un. in Helsingfors 1
" Borst & Zoon, C. J. in Delfzyl 1
" Bostelmann & Lille 1
Frau Doctorin Boutin 1
Hr. Boy, J. F. in Stettin 1
" Boyes, Ths. jun. 1
" Braasch, F. 1
" Brancker, W. 1
" Brandes, H. in Rostock . . . 1
" Brauer, G. M. 1
" v. Bremen, J. A. W. 1
" Brockmann, C. 1
" Brödermann, F 1
" Brömse & Süsserott, in Wismar 1
S. T. Hr. Just. Comm. Brückner in Emden 1
Hr. Brüning, J. A. C. 1
" Buek, C. H. 1
" Buckendahl, C. G. D. 1

Expl.

Hr. Buddig, W. in Rostock . . . 1
" Bufe, J. C. in Cuxhaven . . 1
" Bülau, A. 1
S. T. Hr. Rathmann Bufe, J. G. auf Helgoland 2
Hr. Bullrich, C. W. 1
" Burchard, C. C. in Bremen . 1
" Burchard, H. M. 1
" Burlage, R. W. 1
" Canel, R. 1
" Capell, J. D. in Rostock . . 1
" Carbut, F. 1
" Chapman, Brown & Duncan, in Elseneur 1
" de Chaufepié, J. P. 1
" Claassen, F. Bevollmächtigter der Hamb Assecuradeure auf Helgoland 1
" Clayhills & Sohn, in Reval 1
" Clementz, J. G. do. 1
" Cohen, J. 1
" Cohen, L. J. 1
" Cohn, S. in Rinkjöbing . . .
S. T. Hr. Rathsherr v. Cammenga in Emden 1
Hr. Conitz, H. M 1
" Coqui, F. 1
" Coqui, F. H. 1
" Cornelius, C. M. 1
" Cordes & Gronemeyer 1
" Cruse, A. in Königsberg . . 1
" v. Dadelssen, J. H. in Altona 1
" Dahl, C. O. in Abo 1
" Dammann, M. 1
" Dedekam, A. & H. in Arendal 4
" Dehling, M. D. in Liebau . 1
" De la Camp, J. L. 1
" De la Camp, V. 1
" Delaval, C. E. 1
" Dencker, G. C. F. 1
" van Deurs & Co. in Elseneur 1
" Dieckelmann, C. W. in Stralsund 1
" Dierling, H. J. in Rostock . 1
" Dirks, A. E. 1
" Dithrich, C. F. in Königsberg 1
" de Dobbeler, C. F. H. 1
" v. Döhren, A. Andr. Sohn . . 1
" Donner, C. H. in Altona . . . 1
" Doormann, D. 1
" Doormann, F. 1
" Dreher & Herwig in Stettin 1

Expl.

Hr. Dreyer, F. H. in Altona . . . 1
" Dreyer, J. C. D. do. . . . 1
" Dreyer, J. J. do. . . . 1
" Drosten, W. in Rostock . . . 1
" Dubendorff & Schultz, in Stettin 1
" Dübbers, J. H. in Altona . . 1
" Duncker, J. W. 1
" Ebeling & Co. 1
" Eckel, C. E. in Stralsund . . 1
" Eckerdt, in Swinemünde . . . 1
" Eggeling 1
" Egger, H. H. 1
" Eggers, C. F. in Rostock . . 1
" Eggers, H. H. in Altona . . 1
" Eggert, O. F. in Stralsund. . 1
" Ehlers & Feuerheerd . 1
" Eichmann & Co. in Rendsburg 1
" Ellermann, A. in Antwerpen, Bevollmächtigter der Hamb. Assecuradeure & Lloyds Agent 1
" Elliot & Co. 1
" Elsner, J. C. in Stralsund . . 1
" Embden, A. 1
" Endelmann, Pastor zu Groden 1
" Encke, C. W 1
S. T. Herren Endell & Maurer in Stettin 1
" Erichsen, J. F. in Copenhagen 2
Hr. Erdmann & Co. in Wismar 1
" Erttel, H. T. 1
" Eschels, J. J. in Altona . . . 2
" Eschricht, J. F. in Swinemünde 1
" Eskuche, C. F. in Rostock 1
" Evers, H. L. do. 1
" Ewald, F. G. 1
" Eybe Söhne, N. B. 1
S. T. Hr. Geheime-Rath v. Faber 1
Hr. Fahrenholz & Sohn, in Cuxhaven 1
" Feldtmann, J. C. 1
" Fenwick, Ch. in Elseneur . . 1
" Fischer 1
" Fischer, C. G. in Stettin . . 1
" Fischer, H. H. in Drontheim 1
" Fixsen, J. F. 1
" Oberalt Flügge 1
" Foss, J. in Ahrendal 4
" Franck, C. M. C. in Rostock 1
" Franck, H. auf Helgoland . 1
" Franck, J. 1
" Franck, J. J. in Pernau . . . 1
" Francke, J. in Gothenburg . 20

Expl.

Hr. Friedmann & Wolff, in Königsberg . . . 1
„ Fries, H. T. in Flensburg . . 1
„ Frisch, A. W. in Königsberg 1
„ Fürst, F. R. 1
„ Fürst, L. 1
„ Funck, J. H. 1
„ General Consul Gabe 1
„ Gabe, H. 1
„ Gaedertz & Sohn in Lübeck 1
„ Gau, N. F. in Stralsund . . 1
„ Gaye, C. in Tönningen . . . 1
„ Gayen, J. T. in Altona . . . 1
„ Gehrt & Köhler, in Altona . 2
„ Geier, A. W. 1
„ George, G. 1
„ Georgesohn, H. S. in Königsb. 1
„ Gerling, C. A. 1
„ Gernet, P. J. 4
Die löbl. Patriot. Gesellschaft zur Beförderung von Künsten u. nützlichen Gewerben 1
Hr. Consul Gibsone in Danzig . 1
„ Giermann, H. 1
„ v. Gizycki & Schröter in Königsberg 1
„ Glashof 1
„ Glashof, C. D. 1
„ Glosemeyer, J. N. in Rostock 1
„ Gobel, J. H. in Altona . . . 1
„ Godeffroy, P. 3
„ Godeffroy & Söhne, J. C. . . 1
„ Goering, J. G. F. 1
„ Göttig, L. in Flensburg . . . 1
„ Grooss, Procurator in Rinkjöbing 1
„ Gorrissen & Lutze 2
„ Goverts, E. F. 1
„ Goverts, H. O. 1
S. T. Hr. Graff, J. C. in Stettin 1
Hr. v. Graffen, Dr. 1
„ Gram, J. S. in Drontheim . . 1
„ Grasmeyer, G. *L.* W. 1
„ Gravenhorst & Co., H. W. . 1
„ Grellmann, M. B. G. 1
„ Greve & Co., J. 1
„ Greve, F. 1
S. T. Hr. Gribel, R. C. in Stettin 1
Hr. Griem, P. F. 1
„ Grieve & Co. 1

Expl

Hr. Grone & Co. in Stettin . . . 1
„ Grützmacher, J. F. 1
„ Gülich 1
„ Gültzow, W. F. 1
„ Günther, F. in Liebau . . . 1
„ Guilhauman, G. 1
„ Guischard, in Stralsund . . . 1
„ Gumpel, L. 1
„ Gutkäse, E. D. 1
„ Haack, H. A. in Tönningen 1
„ Haase, C. W. 1
„ Haase, J. C. in Rostock . . . 1
„ Haase, Advocat in Tönningen 1
„ Hagedorn, J. C. F. 1
„ Hagedorn, sen. in Liebau . . 1
„ Hagedorn, jun. do. . . 1
„ Hagedorn & Co. J. C. F. . . 1
„ Hagenau, J. 1
„ Halle, Dr. 1
„ v. Halle, W. E. 1
„ Haller, M. J. 1
„ Haltermann, W. in Stralsund 1
„ Harder H. C. 1
„ Harmsen, W. F. in Liebau . 1
Die löbl. Harmonie 1
Hr. Hartig, G. C. 1
„ Hasche, Dr. 1
„ Haupt, G. C. D. in Wismar 1
„ Hause, H. in Stralsund . . . 1
„ Hecht, C. do. . . . 1
„ Heckscher & Hagen 3
„ Hedenberg, A. in Rostock . 1
„ Heeren, F. 1
„ Heidemann, G. in Stettin . . 1
„ Heim, C. F. 1
„ Heine, M. 1
„ Heinrich & Co. 1
„ Heise, Dr. H. A. 1
„ Heise & Stavenhüter 1
„ Helbert & Wilkinson 1
„ Helmpacher, F. 1
„ Helwig, C. B. in Stralsund . 1
„ Henschel, T. W. 1
„ Hermes, C. W. in Wismar . 1
„ Herold, J. G. 50
„ Hertz, Levin 1
„ Hertzberg, J. J. in Anclam 1
„ Hertzwich, B. F. in Liebau 1
„ Hertzwich, C. D. do. 1
„ Hesleden, T. G. 1

	Expl.
Hr. *Hess*, W.	1
" *Hesse*, L. *H.* in Altona	1
" *Hesse* & Götze, Wm.	1
S. T. Hr. Consul *Hjorth*	1
Hr. von der *Heyde*, J. *H.*	1
" *Heydtmann*, jun. C. J. in Rostock	1
" *Heymann*, M.	1
" *Heyne*, J. F. in Altona	1
" *Heysen*, P. *H.*	1
" *Hönert*, G. C.	1
" *Hoé* & Co., *H.* in Drontheim	1
" *Hoeppener* & Co. E. in Reval	1
" *Hoffmann* & Barandon, in Stettin	1
" *Hoffmann* & Campe	25
" v. *Hollen*, L. *H.*	1
" *Holler*, M. *H.* in Rendsburg	1
" *Horst* & Röhling do.	1
" to der *Horst*, C. A.	1
" to der *Horst*, J. *H.*	1
" v. *Hostrup*, G.	3
" Commerzien-Rath *Howitz* in Rostock	1
" *Howitz*, J. C. in Rostock	1
" *Hoyer*, L. in Stralsund	2
" *Hudtwalcker*, jun. N.	1
" *Hübbe*, Notarius	1
" *Hüffel*, L. A.	1
" *Husted*, sen. C. in Rinkjöbing	1
" *Hutchinson* & Co. in Altona	1
" Jacke & Co., J. in Pernau	2
" Jacobs, J. C. Agent für die Hamb. Assecuranz-Compag. zu Cuxhaven	1
" Jacobsen	1
" Bynfoged Jäger, N. H. in Ahrendal	1
" Jäger, A. F. Dispacheur do.	1
" Janssen, J. W.	1
" Janssen, V.	1
" Jansen, Commandeur u. Loots-Inspector zu Cuxhaven	1
" Janter, C. *H.* in Rostock	1
" Jencquel, A.	1
S. T. Hr. Senator Jencquel	1
" " " Jenisch	1
Hr. Jenisch, E.	1
" Jenssen, F. B. in Rostock	1
" Illiger, J. A. C.	1
" Johannsen, A. in Rinkjöbing	1

	Expl.
Hr. Johns, *H.* P.	1
" Johns, C. J.	1
" Johst, J. C. in Cuxhaven	1
" de Jongh, *H.*	1
" Joseph, S. M.	1
" Israel, J. *H.* in Stralsund	1
" Justus, J. C.	1
" Jürgensen, J. in Altona	1
" Kalisch, J. J.	1
" Kallevig & Sohn, in Arendal	4
" Kauerz, J. A.	1
" Keetmann, P.	1
" Kellinghusen, Dr.	1
" Kempe, C. P. J. in Stralsund	1
" Kentzler, *H.*	1
" Kielland & Sohn in Stavanger	4
" Kindler, G. D. in Wismar	1
" Kingelin, A. in Abo	1
" Kircheisen & Co.	1
" Kirchenpauer	1
" Kirchhoff, jun. J. F.	1
" Kirchner, J. F.	1
S. T. Hr. Justizrath Kirstein in Swinemünde	1
Hr. Kleinschmidt, G.	1
" Kleinworth, Dr.	1
" Klünder, R. *H.*	1
" Knauer, G. A.	1
" Knauer & Rheder, in Altona	1
" Knauth, Dr.	1
" Kneser, C. M. in Wismar	1
" Knöhr, C. L.	1
" Knoop, C. Wwe.	1
" Knude & Co., A.	1
" Knudtzon & Co. in Drontheim	1
" Knudtzon & Söhne, N. *H.* in Christiansund	1
S. T. Hr. Bürgermeister Koch	1
Hr. Koch, jun. in Stettin	1
" Koch, J. in Liebau	1
" Köhn, jun. J. *H.*	1
" v. Königslöw, J. *H.* C.	1
" Köpcke, C.	1
" Koester, G. C. in Rostock	1
" Koester, M. do.	1
" Koester, J. A. in Wismar	1
" Koethcke, J. *H.* P.	1
" Kolle, J. F.	1
" Kosegarten, Dr.	1
" Kracht, P. in Rostock	1

Expl.	
Hr. Krannichfeld, F. A.	1
" Krauel, J. C. in Rostock	1
" Krause, F. W. in Swinemünde	1
" Kreep, J. M.	1
" Kreime, *H.*	1
" Krempien, P. in Rostock	1
" Krohs, C. G. in Cuxhaven	1
" Krüger, C.	1
" Krüger, Th. C. D.	1
" Krummes, F.	1
" Kruse, A. G.	1
" Kühne, A.	1
" Kühl, D. in Rostock	1
" Kümmel, N. J.	1
" Kuhberg & Passehl in Stettin	1
" *L*afargue, E.	1
" *L*afrentz Gebrüder	1
S. T. Hr. Senator *L*ameyer in Bremen	1
Hr. *L*ange, A. E. aus *H*avre de Grace	1
" *L*ange, *H.* in Rostock	1
" *L*anghans, Notarius	1
" *L*angmasius, C. F. in Stettin	1
" *L*aurentz & Co., J. in Liebau	1
" *L*awaetz & Koch, in Altona	2
" *L*azarus, J. W.	1
" *L*ehmann, J. A. G. in Königsberg	1
" *L*embke & Co., in Memel	1
" *L*emonius, in Stettin	1
" Geh. Commerzienrath *L*evenhagen, in Rostock	1
" Amtsverwalter *L*evinsen, in Rinkjöbing	1
" *L*evinsen, in Rinkjöbing	1
" Consul *L*exow in Tönningen	1
" Agent *L*exow do.	1
" *L*ieber & Schreiber in Stettin	1
" *L*iebert, J. J.	1
" *L*iebman, N. in Elseneur	1
" *L*iebrecht, D.	1
" *L*iebrecht, J. *H.*	1
" *L*iebrecht, *L.*	1
" *L*ien, *H.* in Drontheim	1
" *L*ienau	1
" *L*ienau, Vincent	1
" *L*ienau, J. M. D.	1
" *L*iersen, C.	1
" *L*inau, J. in Stettin	1
" *L*indberg, *L.* in Elseneur	1
" *L*inning, *H.* J.	1
" *L*obedan, G. *H.* in Stettin	1
Hr. *L*ohmann, P. D.	1
" *L*orck & Söhne, C. A. in Drontheim	1
" *L*orent am Ende & Co. *L.* F.	1
" *L*orenzen & Gorrissen in Flensb.	1
" *L*ortsch & Co. in Liebau	1
" *L*uck, J. C.	1
" *L*udendorff, jun. W. in Stettin	1
" *L*udendorff & Co. J. G. do.	1
*S. T. H*r. Senator *L*udendorff	1
Hr. *L*übbes, C. P.	1
" *L*üning, Gogel & Co. in Antwerpen	1
" *L*üntzmann, A.	1
" Procurator Lützen, in Rinkjöbing	1
" *L*uhn, W.	1
" *L*uis, E.	1
" *L*utterloh, V.	1
" *L*egat *L*utterroth	1
" Machholm, C. in Drontheim	1
" Mairin, Wagner & Maude.	1
" Mann, jun. J. B. in Rostock	1
" Mann, jun. V. S. do.	1
" M . . . . z	1
" Marsily, W. J. in Antwerpen	1
" Oberalt Martens	1
" Martens, C. A.	1
" Massonneau, C. in Elseneur	1
" Matfeld, A. W.	1
" Matsen, Dr.	1
" Mayer, C. F. in Stralsund	1
" Mayer, F. F.	1
" Mayer & Co. in Reval	1
" Meeden, J. C. für *H*rn. Consul Wm. Brandt in Archangel	3
" Meissner, J. A.	1
" v. Melle, G. in Stettin	1
S. T. Hr. Senator Merck	1
" " Commerz- und Admiralitätsrath v. Meyer in Königsb.	1
Hr. Meyer, A. J.	1
" Meyer, C. E.	1
" Meyer, C. G.	1
" Meyer, F. J. S.	1
" Meyer, G. C. L.	1
" Meyer & Sohn, J. in Altona	1
" Meyer, J. A. in Stralsund	1
" Meyer Successores, J. *H.* in Rostock	1

	Expl.
Hr. Solf, G. & A.	1
" Soltau, C. W.	1
" Sommer in Altona	1
" v. Sommer, Dr.	1
" Sommerschild, T. in Drontheim	1
S. T. Hr. Senator Spalding	1
Hr. Spalding, F. A. in Stralsund	1
" Speckter, J. M.	1
" Sprinckhorn, J. G.	1
" v. Stade, G. F. S. in Anclam	1
" Stalström, C. in Abo	1
" Stavenhagen, J. H. in Anclam	1
" Stavenhagen, J. in Stettin	1
" Staman, G. H.	1
" Stecker, H. S.	1
" Steinhagen, Dr.	1
" Stiefel, C. H.	1
" Stockfleth, D.	1
" Stockfleth, J. D.	1
" Stoffert, R.	1
" Stoessiger, C. H. A. in Altona	1
" Stolz, F. S. in Norden	1
" Stoppel, J. in Altona	1
" Stoppel, H. N.	1
" Stoppel, J. D.	1
" Strahlendorff, J. in Rostock	1
" Strömer, J. F. do.	1
" Strokark, M. J.	1
" Stüdemann, J. H. in Rostock	1
" Commerzienrath Stuhlmann, C. F. in Altona	1
" Suremont, Dispacheur in Antwerpen	1
" Syllm, J. H.	1
" Tanner, A.	1
" Thalbitzer Wwe. & Co. H. N. in Elseneur	1
S. T. Hr. Senator Tiele in Bremen	1
" " Land-Secretair Thielsen in Tönningen	1
" " Tholen Rathsherr in Emd.	1
" " Etatsrath Thomsen in Schleswig	1
Hr. Thornton, J.	1
" Toel, H. in Bremen	1
" Pastor Tonnies	1
" Toussaint, E. in Stettin	1
S. T. Hr. Justiz- und Commerzrath Trauschke in Danzig	1
Hr. Troch in Wismar	1
" Trummer, Dr. C.	1
" Uhlenhoff, M. P.	1
" Unna, A. in Elseneur	1
Die löbl. Versicherungs-Gesellsch. Securitas in Antwerpen	1
Die löbl. Versicherungs-Gesellsch. der Schelde, ebendaselbst	1
Hr. Vervoort, Dispacheur do.	1
" Consul de Vivanco	1
" Völcker, J. D. C. in Rostock	1
" Völckers, H. F.	1
Hr. Völckers, L. F.	1
" Volckers, P. Postmeister auf Helgoland	1
" Vogeler, J. J.	1
" Voigt, G.	1
" Voigt, J. F.	1
" Vorast, C. W. in Swinemünde	1
" Vorkampff, J. J. in Liebau.	1
" Vorwerck, G. F.	1
" Vos, P. J. in Delfzyl	1
" de. Voss, P. in Altona	1
" Wachsmuth, C. L. O.	1
S. T. Hr. Wachter, G. H.	1
Hr. Wächter, H. J. in Cuxhaven	1
" Walcke, F.	1
" Wappäus, G. H.	1
" Warburg, D. S. in Altona	1
" Warncke, G. T.	1
" Warkentin, F. in Rostock	1
" Warkentin, H. do.	1
" Wasmann, J. C. F.	1
" Wedekind, J. J.	1
" Weidner, J. H.	1
" Weigel Wwe.	1
" Wendorff, A F. in Anclam	1
" Wentzel Erben, F. H. in Swinemünde	1
" Wenzel & Co. H. in Drontheim	1
S. T. Hr. Senator Westphalen	1
Hr. Westphalen, L.	1
" Westphal, G. W. A.	1
" Westendorff, Dr.	1
" Wibel, E. V.	1
" Wibel, J. H.	1
" Wiechers, J. D.	1
" Wietzlow in Stettin	1
" Wiggers, H. F. in Rendsburg	1
" Wilckens, C. H.	1
" Wilm, J. P.	1
" Winter, J. H.	1
" Winckelsesser, in Stettin	1
" Wischhusen, Dispacheur in Königsberg	1
S. T. Hr. Wissmann, A. F. W. in Stettin	1
Hr. Witt, C.	1
" Witte, N. H. in Rostock	1
" Wittchow & Schillow, in Stettin	1
" Wohlers, C.	1
" Woldsen, A. F.	1
S. T. Hr. Senator Wolfhagen in Tönn.	1
Hr. Wolter, J. J. in Stralsund	1
" Wolters, J. J.	10
" Wübbe, J. F. B.	1
" Wübbe, N. H.	1
" Wülbern, H.	1
" Wundemann, C. H.	1
" Ylander, B. F. in Abo	1
" Zelck, C. F. in Rostock	1
" van Zeller, J. & G.	1
" Züblin, J.	1

NB. Die Namen der resp. Subscribenten in London, Stockholm und Petersburg haben, der verspäteten Einsendung halber, nicht mehr aufgeführt werden können.

INHALT.

Seite

Vorwort 1

Chronik des Hamburger See-Assecuranz-Geschäftes im Jahr 1824 .... 3—55

Assecuradeur-Verein zur Bestimmung der Prämien .. 7—20

Rasper .... 12—19

Avarie-Grosse .... 21 ff.

Das Nachjahr 1824 .... 34—55

Mittel, den Gefahren an der Einfahrt der Elb-Mündung zu steuern &c. .... 56—91

1. Bollwerk mit Leuchtthurm auf *Vogelsand* ...... 60 ff.
2. Leuchtthurm auf *Scharhörn* .... 65 „
3. Leuchtschiff zwischen der vierten u. fünften Tonne 69 „
4. Corps von Seerettern .... 72 „
5. Behängung der Elbtonnen mit Glocken .... 74 „
6. Erbauung eines nicht sinkenden Schiffes ...... 77 „
7. Neu erfundene Rettungsmaschine bei Scheiterungen 83 „
8. Ausstattung der Schiffe mit Barometern u. Thermometern 86
9. Mittel gegen Versinken leck gewordener Schiffe 87 „
10. Berge-Chaloupen .... 88 „

Wünsche zum Wohl der See-Assecuranz .... 92 „

Miscellen über Assecuranz &c. .... 95—172

Ueber Criminal-Vorfälle bei Versicherungen .... 97 ff.

Namen-Wechsel der Schiffe .... 103 „

Wind- und Wetterdienende Absegelung &c. .... 105 „

Briefwechsel zwischen London und Hamburg über Assecuranz .... 113 „

Schiffahrt von und nach Hamburg im Jahr 1824 .. 118 „

Herrschende Winde und Temperatur „ „ .. 121 „

Lootsen-Wesen vor und in der Mündung der Elbe 129 „

Ueberblick des Assecuranz-Geschäfts im Jahr 1824 135 „

Sendschreiben eines Assecuranz-Bevollmächtigten in Hamburg an einen auswärtigen Freund .... 139 „

Reminiscenzen und Wünsche für die Zukunft (Brief an einen Freund) .... 161 „

Erklärung zu den *Abbildungen* .... 173—194

Schluss-Bemerkung .... 195 ff.

Nachtrag 201

Vorwort.

Nach dem Ableben des würdigen Bevollmächtigten der zweiten Assecuranz-Societät, des Herrn *Vincent Helmcke*, wurden die jährlichen Mittheilungen über die gezeichneten Summen hiesiger Assecuranz-Compagnie von mir fortgesetzt, und, begleitet von Bemerkungen und Aufsätzen im Jahre 1824 unter dem Titel: „*Chronik des Hamburger See-Assecuranz-Geschäftes im Jahre* 1823" herausgegeben, mit dem Versprechen, damit für die Zukunft alljährlich fortzufahren.

Ueber den Zweck und die Beweggründe dieses Entschlusses ist bereits Erklärung gegeben worden, und es bedarf nur der kurzen Erinnerung, dass von dieser Publicität die Hoffnung gehegt wird, dass sie das Wohl der Hamburger Kaufmannschaft und das Wiederaufblühen der Assecuranz-Geschäfte befördern werde.

Die Erfahrung des verflossenen Jahres 1824 hat gelehrt, dass, wenn auf diesem Wege der Oeffentlichkeit auch noch nicht alle Wünsche erreicht werden

konnten, manche doch ganz, viele theilweise ihre Erfüllung fanden. Man darf sich daher der Hoffnung überlassen, dass, wenn nur erst einige noch vorhandene Vorurtheile, Hindernisse schädlicher Gewohnheiten und des Eigensinnes gehoben worden sind, alsdann auch die übrigen Gebrechen verschwinden, und das Assecuranz-Fach in Hamburg wieder eine vortheilhaftere Gestalt gewinnen werde.

Die einzige Absicht des Verfassers geht dahin, die mannigfachen Erfahrungen seines Lebens und dadurch erworbenen Kenntnisse seinen geachteten und geliebten Mitbürgern zur reiferen Prüfung vorzulegen. Die Anwendung von dem, was zweckmässig gefunden werden möchte, muss Ihrem Urtheile, so wie der Erfolg der Ausführung Ihrer kräftigen Mithülfe überlassen bleiben.

So übergebe ich gegenwärtige Schrift dem Hamburger Publicum mit der ehrerbietigen Versicherung, dass die Wohlfahrt der Hamburger Börse von meinem Glücke unzertrennlich ist. Möchten meine Bestrebungen, die lediglich auf das Wohl unserer Kaufmannschaft berechnet sind, Ihr zum Beweise dienen, dass meine Hochachtung und meine Zuneigung für Sie keine Gränzen kennt, und nur mit meinem letzten Athemzuge aufhören wird.

Chronik
des Hamburger
See-Assecuranz-Geschäftes
im Jahr 1824.

Das vorige Jahr 1823 hatte für die Assecuradeure unter den finstersten Vorbedeutungen begonnen: der Krieg zwischen Spanien und Frankreich, der Kampf der Griechen gegen die Türken, so wie der Südamericaner gegen ihre Mutterländer erfüllten fast jeden Geschäftsmann mit den bangsten Erwartungen, und liessen den abermaligen Ausbruch und die Verbreitung allgemeiner Kriegs-Uebel in und ausser Europa fürchten. Im Geiste erblickte man schon die Wiederkehr aller der Leiden, von denen die Welt in der eisernen Zeit Napoleons heimgesucht worden war. Aber unter der Leitung Sr. Königlichen Hoheit, des menschenfreundlichen und tugendhaften Herzogs von Angoulême, jetzigen Dauphin's von Frankreich, drang eine zahlreiche französische Armee in schnellen, ungehemmten Zügen bis an die äussersten Gränzen Spaniens, selbst bis innerhalb der Mauern von Cadix, dämpfte die innerlichen Unruhen und den Geist des Widerstandes, und bemühte sich, den Zustand der Dinge zu befestigen, so weit etwa der vorhandene Grad der geistigen Bildung der Mehrzahl in diesem schönen, aber unglücklichen Lande

dazu geeignet zu seyn schien. Die wahre, die eigentliche Beseitigung jedoch der politischen Ruhestörung in den spanischen Angelegenheiten fand wohl nur zur See statt, und verschaffte dem Assecuradeur die schönsten Aussichten zu eben so erwünschten, als unerwarteten Resultaten, die sich denn auch bei den öffentlichen Abrechnungen des Jahres 1823 grösstentheils gezeigt und verwirklicht haben.

Das Assecuranz-Jahr 1824, welches der eigentliche Gegenstand gegenwärtiger Schrift ist, fing ohne alle Furcht vor politischen Beunruhigungen zur See an, so wie auch die Winter-Monate fast ohne allen Frost, welcher nur einige Tage drei Grad Reaumur betrug, vorüber gingen. Der Geschäftslustige sah daher ganz frühe schon sehr günstige Gelegenheit zum Anfange seiner überseeischen Unternehmungen.

Der höchst interessante, glorreiche Kampf der Griechen gegen die Türken dauerte auch in diesem Jahre mit glücklichem Erfolge fort, ungeachtet der Pascha von Aegypten mit einer furchtbaren See-Expedition den Letzteren zu Hülfe geeilt war. Diese merkwürdige ägyptische Armada war nicht viel glücklicher, als die ehemalige weltberühmte unüberwindliche Flotte des Königs von Spanien, Philipp's II., welche im Jahre 1588 gegen England ausgerüstet ward, und durch ihre Zertrümmerung Elisabeth's Ruhm auf den höchsten Gipfel brachte. Auch die jetzige für unüberwindlich angekündigte ägyptische Flotte diente nur dazu, den Ruhm der Griechen, über eben so zahlreiche als mächtige Feinde gesiegt zu haben, zu vermehren, das freudenvolle Erstaunen der Welt zu vergrössern, und ihr abermals zu beweisen, dass der Enthusiasmus in

einem moralisch gerechten Unternehmen über jede, wenn auch noch so überlegene Zahl und Macht den Sieg davon trage.

Ein nicht geringeres Interesse flössten die Bestrebungen der Südamericaner, sich Ruhe, Sicherheit und Selbstständigkeit zu erkämpfen, dem Welt-Beobachter ein, und ihre Kämpfe zur See hatten für das Assecuranz-Geschäft keine schädliche Folgen.

Die freundschaftlichsten Verhältnisse walteten unter den Grossen und Machthabern Europas und mit Nord-America ob, und jeder Staatsbürger konnte sich mit Ruhe und Vertrauen jeder freien Ausübung der Thätigkeit in seinem Berufe hingeben. Selbst die Natur war milde und freundlich, so dass das Assecuranz-Geschäft bis zur Mitte Octobers sich über Unglücksfälle nur selten zu beklagen hatte. Freilich erinnerten die gescheiterten Schiffe Diana, Capt. *Bohn*, und La belle Alliance, Capt. *A. C. Lolly*, beide von Messina nach Hamburg bestimmt, daran, dass man in der mittelländischen See die schöne ruhige Frühjahrs-Witterung nicht *zu* früh, nicht schon im Monat Januar, erwarten solle; so wie der Verlust des in Ostindien durch einen furchtbaren Orcan verunglückten Schiffes Governor Bille, Capt. *F. Marolly*, von Batavia nach Copenhagen bestimmt, bewies, dass man nur mit vieler Zurückhaltung und grosser Behutsamkeit, oder lieber *gar nicht*, auf Ostindische Risicos zeichnen sollte: indem in Hamburg für diese Risicos durchaus keine, für die Assecuradeure doch so nothwendige Concurrenz statt findet. Die Prämien für dieselben von 5, 6, ja 8 pCt. sind kein hinreichendes Aequivalent; denn es werden durchaus mehrere Jahre, selbst des ungetrübtesten Glückes,

erfordert, um den Verlust auch nur eines einzigen solchen Schiffes wieder zu ersetzen. Bis also Hamburg noch nicht in nähere, ausgebreitetere Handelsverhältnisse mit Ostindien tritt, bis die Pforten der alles nährenden Handlung hie und da noch verschlossen seyn werden, bis man nicht, wie jetzt in England, überall einsehen gelernt haben wird, dass die grösste Handelsfreiheit zugleich auch die grösste Landes-Wohlfahrt herbeiführe; bis dahin, sage ich, sollte man hier lieber auf Versicherungen nach Ostindien oder von dorther verzichten, und dieses besondere Assecuranz-Geschäft den Holländern und Engländern gerne überlassen.

Dass man indessen auch die schönsten Sommer-Monate gegen Unglücksfälle nicht für vollkommen gesichert halten dürfe, dazu dient als Beweis der gänzliche Untergang des Schiffes Ida, Capt. *Schrader*, von St. Croix nach Copenhagen bestimmt, im Monat Juni in der Nähe von Dover. Leider war dieses Schiff nicht unbedeutend hier versichert, und man sollte dieses Unfalls hauptsächlich deshalb eingedenk bleiben, um dadurch belehrt von der Möglichkeit eines Unglücks auch in der besten Jahreszeit, sich vor Ueberschätzung und vor der leichten Bereitwilligkeit zu hüten, zu unverhältnissmässig niedrigen Prämien zu zeichnen, damit nicht der Schatz, welcher im Sommer gesammelt werden soll, um für die zu fürchtenden Schläge des gewöhnlich Unheil bringenden Nachjahres stark zu machen, etwa schon vor der Erwerb-Zeit zersplittert werde.

Die ersten neun Monate des Jahres 1824 schwanden, in Hinsicht der Witterung, glücklich dahin; keine verheerende Stürme, keine zerstörende Orcane verfin-

sterten die frohen Aussichten erwünschter Assecuranz-Resultate. Und wie der Mensch denn nur zu sehr geneigt ist, von glücklichen Ereignissen sich berauschen, von den Sonnenblicken des Augenblicks sich einwiegen und einschläfern zu lassen, der lieblichen Fortdauer desselben sicher, so geschah es auch dieses mal. Denn die Assecuranz-Prämien wurden bis Ende des Monats Juni ohne alles Verhältniss zu irgend einer Gefahr, die doch in diesem Geschäft so oder anders obwaltet, herunter gedrückt. Die traurigen Folgen dieses unverhältnissmässigen Sinkens der Prämien waren für den Assecuradeur, welcher sich der unglückseligen Jahre 1819 und 1820 erinnern wollte, leicht vorher zu sehen. Diese Erinnerung, und die noch in frischem Andenken lebenden Schrecknisse des Spätjahres 1821, bewogen den Verfasser, einen nochmaligen Versuch zu wagen, um einen Assecuradeur-Verein zur Bestimmung höherer Prämien zu Stande zu bringen, und dadurch den wieder einreissenden Uebeln obbemerkter Jahre entgegen zu wirken. Es war freilich zu erwarten, dass die Bildung eines solchen neuen Prämien-Bundes der Hamburger Assecuradeure viel Widerstand finden, und auf grosse Schwierigkeiten stossen würde: da manche Herren Bevollmächtigte älterer Assecuranz-Compagnien eine bestimmte Abneigung gegen jeden Verein dieser Art fühlen, belehrt durch die leidige Erfahrung vieler Jahre, dass an ein religiöses Worthalten nicht zu denken sey, und daher, wer sich wirklich dadurch gebunden fühlt, und stricte darnach handelt, nur Schaden und Nachtheil davon trage. Aber ungeachtet dieser ungünstigen Stimmung für meinen Plan, gewann dennoch die Ueberzeugung von der dringenden Nothwendigkeit eines

abermaligen Assecuranz-Prämien-Bundes immer mehr und mehr an Stärke, und ich hatte das Glück, meine dahin abzweckenden Bemühungen in soweit mit Erfolg belohnt zu sehen, dass 11 Mitglieder unseres Assecuradeur-Vereins *dafür* stimmten. Doch es mag hier überhaupt nicht am unrechten Orte seyn, zu untersuchen, was denn die Zerstörung früherer Uebereinkünfte so vorzüglich bewirkt hat, und an welchen Klippen sie eigentlich gescheitert sind.

Mit den Benennungen: *Verabredungen, Uebereinkünfte* und *Vereine hiesiger Assecuradeure* wurden solche Besprechungen bezeichnet, welche im Allgemeinen das Wohl der Assecuranz-Compagnien in Hamburg bezwecken sollten, hauptsächlich aber darauf hinzielten, die festgesetzten und bestimmten Assecuranz-Prämien aufrecht zu erhalten, und sie gegen Abweichungen sicher zu stellen. Diese freundschaftlich geschlossenen Verträge hätten gewiss recht heilsam und vortheilhaft auf das Assecuranz-Geschäft wirken können; aber der Keim zu ihrer Vernichtung lag in ihnen selbst: denn sie waren für ihre Erhaltung nicht liberal genug. Kaum war daher ein solcher Vertrag geschlossen, so hatte auch schon irgendwo eine Verletzung desselben statt gefunden. Man beklagte sich darüber, die bittersten Vorwürfe wurden nicht gespart, und alsbald war der unter den vortheilhaftesten Aussichten eröffnete Verein von allen Seiten wieder aufgelös't; die freundschaftlichsten Verhältnisse wurden gestört, und indem man jetzt willkührlich der auserlesensten Concurrenz nachzujagen sich bemühte, ward das Uebel, eine ganz unverhältnissmässige Herabstimmung der Prämien, viel ärger, als zuvor. Es ist nicht zu läugnen, dass an sich

schon jeder Zwang, jede Beschränkung für den frei sich fühlenden Menschen etwas Unangenehmes mit sich führt; dass jede Kette, sie sey von Golde oder von Eisen, die Lust, sie zu zerbrechen erzeugt, und dass mithin die Abneigung, welche das Publicum überall gegen Zünfte, Monopole und Privat-Contracte empfindet, wohl erklärbar ist. Der Grundfehler der vormaligen Vereine aber zur festen Bestimmung zweckmässiger Assecuranz-Prämien lag vorzüglich darin, dass man die Fesseln zu stark geschmiedet, und zu enge umzogen hatte; so dass eine Zerbrechung derselben unumgänglich erfolgen musste, wenn ein Theil der Assecuradeure nicht in gänzliche Unthätigkeit versetzt werden wollte. So wenig es also auch gebilligt werden kann, wenn einer nicht wortgetreu verfährt: so muss doch zugleich erwogen werden, dass man in Hinsicht der Verbindlichkeit zu weit gegangen war, und jeden Spielraum des eigenen Nachdenkens und der freien Ueberlegung entfernt hatte. Der Verstand sträubte sich dagegen, wenn man ihn von aller Berechnung der Umstände, von aller Erwägung günstiger Vorfälle entfernt halten, und ihn gleichsam einsperren und gefangen setzen wollte. Ein Beispiel wird es deutlich machen, wie leicht und wie verführerisch die Veranlassung zum Bruch eines solchen Vereins gewesen seyn mag. Wir wollen annehmen, dass die Assecuranz-Prämie von Hamburg nach Havanna, zufolge Vereins-Beschluss, auf 4pCt. bestimmt gewesen sey; es würde aber einem der Mitglieder desselben ein solcher See-Risico zu 3pCt. mit der Bedeutung angeboten, dass der Ruf des Schiffers, des Schiffes und der Ladung in die erste und beste Klasse

gehöre, dass die Jahreszeit vorzüglich, der Wind günstig, und das Schiff im Begriff sey, *abzusegeln.*

Wenn nun unter diesen äusserst vortheilhaften Umständen von der stipulirten Prämie um 1 pCt. abgewichen, und zu 3 pCt. gezeichnet würde, was vertragsmässig hätte 4 pCt. seyn sollen, so kann man freilich nicht in Abrede stellen, dass wortwidrig verfahren sey; aber es bewies auch, dass die Bindung zu stark, und über die Gränzen der Verständigkeit geknüpft war. Denn wie sollte man für eine solche Reise nicht lieber zu 3 pCt., als für eine ähnliche zu 4 pCt. auf Schiffe zeichnen, die vielleicht zwei, drei, ja wohl gar mehrere Monate nachher hier noch verweilen; wie dieses zum öfteren, und besonders in diesem so unglücklichen Jahre der Fall gewesen, wo man erst am 2. November und nachher im December höchst gefahrvolle und vergebliche Versuche, in See zu stechen, gewagt, und nur mit genauer Noth, um der Gefahr der Scheiterung zu entgehen, zu den früheren Ankerplätzen wieder hat zurükkehren können. Bei stricter Befolgung der festgesetzten Prämien wäre also durchaus gegen die Principien einer klugen Erwägung, so wie gegen das Interesse der Assecuranz-Compagnien gehandelt worden.

An solchen Vorgängen, an solchen Klippen scheiterten die Resultate gesellschaftlicher Verträge, die freilich gut gemeint waren, aber den Saamen ihrer Zerstörung in sich selbst trugen.

Bekannt mit diesen in der Natur der Sache liegenden Schwierigkeiten, ging der Verfasser nicht ohne Besorgniss an den Versuch, aufs Neue einen solchen Prämien-Verein zu constituiren, wobei vor allem dahin gesehen werden musste, dass jene innern Veranlassungen

zur Unzufriedenheit und Absonderung möglichst vermieden würden. Dass aber dieser Versuch schneller und glücklicher gelang, als kaum erwartet werden durfte, verdankt der Verfasser dem Rathe und Beistand, den die sämmtlichen Mitglieder des neu errichteten Vereins ihm mit freundschaftlicher Güte ertheilt haben, wofür ihnen hiemit der herzlichste Dank gezollt wird. Der Verein selbst ist nach Grundsätzen der grössten Liberalität geschlossen, nach welchen es jedem Mitgliede unbenommen bleibt, bei besonders eintretenden günstigen Umständen freier Ueberlegung und Benuzzung derselben sich zu überlassen, und von den stipulirten Prämien in etwas abzuweichen. Und sollte selbst einer für angemessen finden, über die Grenzen der Billigkeit hinaus sich zu wagen, so würde man das zwar ungerne sehen, und der schädlichen Folgen wegen bedauern; aber der Verein wird darum doch nicht aufgelöst, die freundschaftlichen Verhältnisse werden nicht zerstört, und das Ganze bleibt unverändert, wie vorhin. Es steht daher auch zu hoffen, dass dieser Verein in Dauer bleiben, nnd mit jedem Jahre sich immer neuen Zuwachs an Mitgliedern gewinnen werde. Besonders dürften die alle 14 Tage statt findenden freundschaftlichen Zusammenkünfte und Berathungen zum Besten des Assecuranz-Geschäftes segenreiche Wirkung bringen.

Die Freude dieses Gelingens blieb aber leider nicht ungetrübt. Kaum war dieser Verein geschlossen, so raubte ein frühzeitiger Tod einen seiner thätigsten und kräftigsten Beförderer und Mitbegründer desselben, unsern trefflichen, allgemein geehrten und geliebten *Rasper*. Man wird es hoffentlich dem innig vertraut

gewesenen Freunde desselben nicht verargen, wenn er bei dieser Gelegenheit bei dem Andenken dieses edeln Verstorbenen, auf dessen Grab die Thränen Vieler, sowohl Erwachsener, als Unmündiger und Waisen, geflossen sind, mit wehmüthiger Erinnerung noch etwas verweilet, und einige Züge aus dessen Leben zur Nachachtung mittheilet.

Carl Johann Rasper,

geb. 1775, war der würdige Sohn von *Samuel Rasper*, vieljährigen Lehrers und Magisters an unserm Johanneum, das in älteren wie in neueren Zeiten so viele nützliche und brauchbare, zum Theil auch berühmte Männer gezogen hat. Es leben gewiss noch viele von denen (und der Verfasser selbst gehört darunter), welche das Glück hatten, sich des vortrefflichen Unterrichts jenes Mannes zu erfreuen. Seine Classe war von jeher von Schülern fast überfüllt, und die Art seines Unterrichts war ganz geeignet, die Wissbegierde zu reizen, und die geistige Fähigkeit zu höherer Thätigkeit auszubilden, und vorzubereiten. *)

---

*) Gleichzeitig mit diesem würdigen Lehrer lebte zu Wandsbeck ein Mann, dessen Verdienste damals in Hamburg nicht ihrem Werthe gemäss erkannt und geschätzt wurden, und der doch einen höchst ehrenvollen Platz unter den hellsten Köpfen Deutschlands seiner Zeit einnahm. Klopstock, Voss, Büsch und Claudius schätzten ihn hoch. Sein Name, den ich, als sein dankbarer Schüler, nur mit Hochachtung und Liebe nenne, war *Johann Nicolaus Milow*. Er war Prediger zu Wandsbeck, und Vorsteher eines Schul-Instituts daselbst. Die Manier seines Unterrichts war durchdacht, und vereinigte Fasslichkeit mit Anmuth; er besass vorzügliche Kenntnisse in den orientalischen Sprachen, und hatte helle Ansichten in der Theologie, eben so frei von Unglauben als von Aberglauben. Als ein eifriger Verehrer unsers grossen Reformators Martin Luther,

Wo die übrige Jugend im Allgemeinen mit so grossem Nutzen lernte, da ist es begreiflich, dass des Vaters Lehren und Beispiel insbesondere auf den Sohn den erspriesslichsten Einfluss hatten, und unser *Rasper* betrat, Kopf und Herz vortrefflich ausgerüstet, die bürgerliche Laufbahn. Er widmete sich mit vielem Fleisse unter der Leitung eines Mannes, der zugleich Kaufmann und Assecuradeur war, der Handlung. Das Assecuranz-Wesen schien ihn besonders anzusprechen, und erzeugte in ihm die Lust, sich diesem Fache für seine Lebenszeit ganz zu widmen.

Bei den Kenntnissen, die er besass, bei der Achtung und Liebe, welche er sich unter seinen Mitbürgern erworben hatte, ward es ihm nicht schwer, eine Assecuranz-Compagnie unter der Benennung der *„dritten See-Assecuranz-Compagnie"* von 300 Actien mit einem Fond von Bco.Mk. 900,000 zusammen zu bringen. Schon der Anfang seiner Assecuranz-Zeichnung, die ersten Jahre seiner Wirksamkeit in diesem Fache, bewiesen dem Hamburger Publicum zur Genüge, dass man sich in den Eigenschaften seines Kopfes und Herzens nicht geirrt habe, da er allen den vortheilhaften

---

nahm er dessen Grundsätze ganz in sich auf, und schritt auf der Bahn geläuterter, des vernünftigen Menschen würdiger Denkfreiheit rüstig vorwärts. Mit grosser Freude bemerkte er die aufgehenden Strahlen einer reinen und wahren Gottesverehrung, welche vor 40 Jahren immer lichtvoller die Welt zu erleuchten anfingen, und prophezeite im theologischen Fache ein goldenes Zeitalter. Welches Glück für diesen wahrhaft aufgeklärten Mann, dass er die jetzigen, wenn auch nur ohnmächtigen Versuche zu einem neuen Verfinsterungs-System nicht mehr erlebt hat; welches doch nur dahin abzielen soll, die theologischen Nebel auf die Erde wieder herabzuziehen, den Nichtgebildeten zu betäuben, und den Menschen sein ganzes Leben hindurch am hierarchischen Gängelbande zu leiten.

Erwartungen, die man von ihm gehegt hatte, auf das vollkommenste entsprach. Anmassungslos, einsichtsvoll, vorsichtig, liberal, für seine Compagnie, wie für die hiesige Börse sorgend, keine Arbeit scheuend, schritt er rüstig auf der gewählten Laufbahn vorwärts, und lieferte schon in den ersten drei Jahren, 1803, 4 und 5, das Resultat eines Ueberschusses von der bedeutenden Summe von Bco.Mk. 120,000, welche auch an die Herren Interessenten ausbezahlt wurde. Mit dem Jahre 1806 aber begann für unser gutes Hamburg jene denkwürdige Periode des Unglücks und des Elendes, die volle acht Jahre anhielt, bis den 31. May 1814 fortdauerte, und nur durch den Sturz des furchtbaren Weltstürmers beendigt ward. Während dieser langen Trauer-Zeit, in der die Wuth des Krieges und der Eroberungs-Sucht keine Grenzen kannte, in welcher alle Schlupfwinkel der politischen Immoralität geöffnet waren, indem man auch zur See wetteiferte, in Bedrückung und Ausübung von Ungerechtigkeiten einander zu überbieten, — da konnte es nicht fehlen, dass jeder rechtliche Handels-Betrieb hieselbst in Stocken gerieth, und jeder neue aufgehende Tag mit seinen sonst so beglückenden Stralen nur das allgemeine Elend über ganz Europa bis in andere Welttheile hin erleuchtete.

Rasper zeigte sich unter diesen Begebenheiten als ein gewandter Seemann auf dem sturmvollen Meere; er rettete das Schiff seiner Compagnie, und nach Abzug aller erübrigten Administrations- und Courtage-Kosten ward nach letzter Abrechnung per Actie nur Bco.Mk. 17 : 4 verloren; ein höchst unbedeutender Verlust, wenn man die Geschichte dieser acht Jahre,

die gleichzeitigen Scheiterungen mehrerer Assecuranz-Compagnien, besonders aber die schaudervolle Wegnahme der Preussischen und Dänischen Kauffarthey-Schiffe im Jahre 1807 in Erwägung ziehen will.

Mit dem Jahre 1812, als dem zehnten, war verfassungsmässig der Lauf der *dritten See-Assecuranz-Compagnie* beendigt, und bei den furchtbaren Zeitumständen an keine weitere Prolongation zu denken.— Aber — im Osten ging für die Welt ein heller, weit leuchtender Stern der Hoffnung auf. Der denkwürdige Brand von Moscau entflammte wieder *Aller* Muth, und verscheuchte die düsteren Wolken der Verzagtheit, von welcher Kaufleute und Assecuradeure bis zur erstarrenden Unthätigkeit ergriffen waren.

Unser *Rasper* benutzte die auf diese Epoche folgenden zwei Jahre, seine Compagnie wieder erneuert zu erhalten, und fing mit dem ersten vollen Jahre unserer Befreiung, 1815, wieder zu zeichnen an. — Auch diese zweite Compagnie ist mit diesem 1824sten als dem abermaligen zehnten Jahre, zu Ende gelaufen; sie zählte, *genau untersucht*, acht Jahre des ausgezeichnetsten Glücks, und nur eines von nicht minder ausgezeichnetem, aber gänzlich unverschuldeten Unglück.

Die Rechtfertigung des nachahmungswürdigen Betragens unseres verstorbenen Freundes, das von einseitiger und schiefer Beurtheilung doch nicht frei geblieben ist, kann nicht gründlicher und überzeugender geführt werden, als durch die Darlegung folgender Uebersicht und Schluss-Abrechnung der *dritten See-Assecuranz-Compagnie* selbst.

Die assecurirte Summe, so wie der Betrag der Prämien-Einnahme von primo Januar 1815 bis 1824 im Monat August waren wie folgt.

Jahr.	*Policen.*	*Versicherte Summen.*		*Prämieneinnahme.*		*Austheil. pr. Actie.*	
1815....	2332	Bo.ℳ	14,916,185	Bo.ℳ	507,623	Bo.ℳ	—
1816....	2933	„	19,637,828	„	530,234	„	200
1817....	2877	„	19,930,659	„	490,780	„	150
1818....	1808	„	14,206,410	„	259,177	„	100
1819....	607	„	4,033,110	„	74,753	„	100
1820....	1804	„	11,160,655	„	211,317	„	100
1821....	6437	„	19,909,903	„	455,878 }		*)
1822....	4148	„	12,883,494	„	327,048 }		
1823....	3031	„	8,531,240	„	304,202		**)
1824 †							
In 10 J.	25,977	Bo.ℳ	125,209,484	Bo.ℳ	3,161,014		

*) *Verlust Bco.ℳ 200,000.*

**) *Verbesserung von Bco.ℳ 40,000, so dass der Verlust der vorhergehenden beiden Jahre in diesem einen auf Bo.ℳ 160,000 reducirt wird.*

† *Todes-Jahr des Bevollmächtigten, und Beschluss der Herren Interessenten am 28. August, die Liquidation der Compagnie eintreten zu lassen.*

Als Resultat der Zeichnung obiger neun Jahre ergiebt sich Folgendes:

Vom ersten Jahre, 1815, bis zum vollendeten sechsten Jahre 1820 gewann die See-Assecuranz-Compagnie nach Abzug aller Schäden, Kosten und Verlüste an Prämien-Debitoren

Bco.Mk. 150,000

und theilte davon an die Herren Interessenten aus

Bco.Mk. 130,000.

Das furchtbar stürmische Nachjahr von 1821 bis 1822 veranlasste einen ungeheuern Verlust, nämlich

Bco.Mk. 200,000,

der aber schon durch den Gewinn von 1823, als dem neunten Jahre, um Bco.Mk. 40,000 wieder verringert wurde.

Die Abrechnung des letzten Jahres hat noch nicht statt gefunden.

Wenn man diese Darstellung ruhig und unpartheiisch erwägt: so erhellt daraus, dass der Bevollmächtigte der *dritten See-Assecuranz-Compagnie* während seines Wirkens ein sehr nützliches Mitglied unserer Börse gewesen ist, und dass der Kaufmann, wie dessen Gehülfe, vielfach durch ihn verdient haben: denn Dienstgefälligkeit war ein hervorragender Zug in seinem Charakter. Die Interessenten seiner Compagnie, sowohl die von 1803 bis 1813, als von 1815 bis 1825, werden es nur beklagen können, dass die Erfolge dieses so thätigen Mannes durch die politischen Ereignisse während des Verlaufes der ersten Compagnie vereitelt wurden, und dass das furchtbare Nachjahr von 1821 die Vortheile der zweiten mit einem Schlage vernichtete.

Gegen die erste Veranlassung dürfte freilich wohl keine Einwendung zu machen seyn; aber — auch gegen die zweite? — Es möge in Bezug darauf dem Verfasser vergönnt seyn, die von seinem abgeschiedenen Freunde ihm zum öfteren mitgetheilten Beweggründe seines consequenten Verfahrens hier anzuführen.

Sechs Jahre, von 1815 bis 1820, hatte er mit ausgezeichnetem Glücke gearbeitet, und immer nicht unbedeutende Dividende ausgetheilt. In den Jahren

1819 und 1820 aber waren die Assecuranz-Prämien so unter alles Verhältniss zu der wirklichen Gefahr herabgedrückt worden, dass der Bevollmächtigte sich entschloss, mit besonderer Vorsicht zu Werke zu gehen, nur äusserst wenig See-Risicos zu übernehmen, und, wenn auch mit grossem Widerwillen, seine angeborne Lust zur regen Betriebsamkeit strenge zu beherrschen. Endlich 1821 entschlossen sich sämmtliche hiesige Herren Assecuradeure zu ihrer Rettung von einem unvermeidlichen Untergange des Assecuranz-Geschäftes einen Prämien-Verein zu bilden, und die Prämien so zu tarifiren, dass nicht allein ein gehöriges Verhältniss zwischen Gefahr und Prämie daraus hervorgehen, sondern auch ein wahrscheinlicher Ueberschuss verbleiben würde.

Dieser in so guter Absicht etablirte Prämien-Tarif war die unglückselige Klippe, an der die Wohlfahrt der *dritten See-Assecuranz-Compagnie* scheiterte. Denn unser *Rasper* fing nun an, der bisherigen erzwungenen, wenn auch übrigens noch so klug berechneten Unthätigkeit im Assecuriren zu entsagen, und überliess sich jetzt der ihm von seinen ihn schätzenden Mitbürgern so zahlreich angebotenen, auserlesenen Concurrenz. Dass dieses im höchsten Grade consequent war, lässt sich wohl nicht läugnen.

Leider erfolgte aber 1821 das so allgemein bewehklagte stürmische, fast unserem letzten vier und zwanziger ähnliche Nachjahr. Schonungslos traf es die besten Assecuranz-Gegenstände, und es konnte mithin nicht fehlen, dass nicht auch die grosse Thätigkeit der *dritten See-Assecuranz-Compagnie* in ungeheurem Maasse darunter hätte leiden müssen. Nur die Ueber-

zeugung, seine Pflicht erfüllt zu haben, und die Hoffnung einer wieder beglückenden Zukunft konnten dem Bevollmächtigten Muth einflössen, die harten Schläge des Schicksals mit Ergebung zu ertragen, und das Resultat eines Jahres mit dem Verluste von Bco.Mk. 180,000 berechnen zu müssen.

So viel von *Rasper*, dem Geschäftsmann. In seinen Privatverhältnissen verdunkelt auch nicht Ein Schatten die schöne Lichtseite seines Lebens. Er war im höchsten Grade anspruchslos, liebreich, gesellig, und gerne froh im Kreise heiterer Menschen; gefällig, hülfreich in der Noth, dienstfertig, wo er konnte, nur zu oft auf Unkosten seiner Börse. Er war einer der liebenswürdigsten und achtbarsten Menschen für die bürgerliche Gesellschaft, und es ist in vieler Hinsicht höchst beklagenswerth, dass er so frühzeitig diesen irdischen Wirkungskreis verlassen musste. Noch seine letzten Lebenstage zierte eine der edelsten Handlungen, welche näher zu bezeichnen Bescheidenheit und sehr zarte Rücksichten verbieten. Aber sie ist stadtkundig geworden, und ist das beredteste Elogium, das seinem Angedenken als Grabschrift gewidmet werden kann. Möge die Welt nicht leer bleiben an Männern, welche gleiche Tugenden und Verdienste in sich zu vereinigen streben!

Ich kehre zurück zu der Jahres-Geschichte des Assecuranz-Wesens.

Obgleich der neugeschlossene Verein während seiner sechsmonatlichen Dauer noch nicht *Alles* bewirkt hat, noch hat bewirken können, was er hoffentlich für die Zukunft leisten wird: so ist doch nicht zu läugnen, dass schon manche wohlthätige Folgen von ihm ausgegangen sind, und dass vielleicht hie und da schon

jetzt Missgriffen *im ersten Entstehen* vorgebeugt worden, welches nur durch *gegenseitige* Mittheilung und *freundschaftliche* Berathung möglich war.

Hauptsächlich ist dieser Verein wirksam gewesen, eine schnellere nothwendige Steigerung der bis zum Juni gar zu sehr herabgedrückten Prämien wieder herbei zu führen, und sie den Gefahren der schlimmeren Jahreszeit anzupassen.

Wäre freilich das nachher erfolgte höchst unglückliche Nachjahr auch nur entfernt zu ahnden gewesen, so hätten die Assecuranz-Prämien, zur Hemmung der Unfälle, denen der Assecuradeur zur See späterhin ausgesetzt wurde, noch bedeutend höher gestellt werden müssen. Doch wir verschieben die Erörterung dieses Gegenstandes bis zu der Beschreibung der Witterungs-Ereignisse dieses traurigen Nachjahrs, und beschäftigen uns vorher noch mit der häufig aufgeworfenen Frage, ob die seit einiger Zeit statt gefundene Publicität und Verbreitung der Schriften über Assecuranz-Missbräuche genützt oder geschadet habe.

Jede Sache hat freilich zwei Seiten, und es ist natürlich, dass auch hierüber Verschiedenheit der Meinungen obwaltet. Indessen hat das Resultat gar sehr zu Gunsten der Oeffentlichkeit entschieden, und ausser allen Zweifel gesetzt, dass das bewährteste Mittel, die Wahrheit zu ergründen, ist, *unverholen einen freimüthigen Umtausch der Ideen statt finden zu lassen.* Das Interesse der hiesigen Börse ist demnach durch die offen dargelegte Rüge befördert worden, und man darf mit Zuversicht behaupten, dass die Grundpfeiler eingerissener Veruntreuungen und unrechtlicher Gewinnsucht um ein Bedeutendes erschüttert worden sind.

Die *Avarie-Grosse* z. B. hat in diesem Jahre merklich weniger statt gefunden; das so sehr zum Schaden der Börse gemissbrauchte Extra-Lootsgeld ist grösstentheils abgeschafft; die Londoner Beurthfahrt so ungehindert wie je vorhin, in Gang gebracht, und häufiger schon wehen wieder die seit Jahrhunderten geachteten *drei Thürme der Hamburger Flagge* im Londoner Hafen.

Wer möchte nun nach allem diesen noch zweifeln, dass nicht auch andern schädlichen Umtrieben ein Ende werde gemacht werden können, und dass ein fingirtes Prangen, ein betrügerisches Ankertau-Kappen den Assecuradeur nicht länger in Prämien-Rückstand versetzen werde? Möchten alle diese Gegenstände, zu welchen auch eine Abänderung der Taxations-Form hinzuzufügen seyn dürfte, bald zum Glück des Assecuranz-Geschäftes eine *schützende* Abänderung erhalten. Aber auch selbst in Beziehung hierauf ist zu erinnern, dass viele von denen, die sich mit der Schiffahrt beschäftigen, von der Wahrheit der ihnen in öffentlichen Schriften vorgehaltenen Schilderungen so ergriffen worden sind, dass seitdem eine viel strengere Beachtung des Assecuranz-Interesse statt gefunden hat, und in mancher Hinsicht die Wünsche über Erwartung erfüllt worden sind.

Wie allgemein aber selbst im Auslande die hiesigen Missbräuche, welche die *Avarie-Grosse* erzeugt, bemerkt und getadelt worden sind, erhellet aus den vielen, von allen Seiten her laut darüber erhobenen Klagen, so dass, wenn jenem Uebel nicht wirklich mit Kraft und Nachdruck gesteuert würde, Hamburg Gefahr läuft, der Unannehmlichkeit sich auszusetzen, dass man am Ende nach seinem Hafen ausschlussweise

entweder *gar nicht* oder nur *unter den lästigsten Bedingungen* wird zeichnen wollen und *können*. Unter mehreren interessanten schriftlichen Belegen und Mittheilungen hierüber, welche hier vom Auslande her eingetroffen sind, scheint *eine* sich besonders auszuzeichnen, und gewinnt dadurch an unterrichtender Wichtigkeit, dass sie von einem eben so geachteten, als einsichtsvollen Manne herrührt, der seit vielen Jahren den Kampf gegen die Avarie-Grosse-Betrügereien sehr ehrenvoll bestanden hat.

Eine Einschaltung der sehr durchdachten Bemerkungen dieses Mannes mit desselben eigenen Worten dürfte dem Leser nicht unwillkommen seyn, und zur Festbestimmung eines klaren und sichern Urtheils nicht wenig beitragen.

Sie lauten wörtlich, wie folgt.

„Bei Lesung der von Herrn Tonnies u. m. A. herausgegebenen Schriften über *Avarie-Grosse* bin ich auf den Gedanken gekommen, ein Scherflein aus meinen vieljährigen Erfahrungen mitzutheilen, damit solches bei etwanigen Aenderungen beim Avarie-Wesen benutzt werden könne.

Verklarung. Damit werden grosse Missbräuche getrieben. Die Matrosen schwören, weil sie die vorgelesene Verklarung selten verstehen, gewöhnlich, was man verlangt; auch habe ich die Erfahrung gemacht, dass einige Reihen offen gelassen werden, worin man nach der Vorlesung hineinschreibt, was man will. Der Capitain macht bei seiner Ankunft im Noth-Hafen Protest, und die Verklarung wird dann erst mehrere Wochen nachher abgelegt; in der Zwischenzeit hat man denn recht Musse, um

die Verklarung zum Nachtheil des Assecuradeurs einzurichten, und selbst das Journal zu verfälschen. Mit Schiffen, welche nach Hamburg bestimmt sind, und auf der Reise in Avarie gewesen, wird es so weit getrieben, dass man in Hamburg eine nachträgliche Verklarung schmiedet, wenn in der im Noth-Hafen abgelegten sich etwas befindet, was den Hamburger sogenannten Avarie-Grosse-Doctoren nicht in ihren Kram passt.

Um alle diese Missbräuche abzuändern, hat die Königl. Dänische Regierung einen Befehl erlassen (der sich bis jetzt nur auf Schiffe von den Dänischen Inseln erstreckt), dass jeder Schiffer ein von seiner Obrigkeit vidimirtes, sämmtliche Blätter mit einem Band, welches auf der letzten Seite mit einem Siegel befestigt ist, durchzogenes und ausserdem mit der Seitenzahl bezeichnetes Buch an Bord haben muss, worin er sein Journal führt. Dieses Buch muss der Schiffer gleich bei seiner Ankunft in fremden Häfen bei dem Consul, in einheimischen bei der Obrigkeit vorzeigen, die es sodann dicht unter den zuletzt geschriebenen Satz bemerken, dass, und wann es ihnen producirt ist.

Diese Ordnung ist sehr gut, und vielen Missbräuchen hinderlich; ich habe deshalb schon vor einiger Zeit bemerkt, dass es sehr wohlthätig wirken würde, wenn diese Einrichtung auch auf die deutschen Provinzen könnte ausgedehnt werden.

Da diese Verordnung aber wohl schwerlich allgemein werden wird, so könnten nach meiner Meinung Assecuradeure darauf dringen, und nur unter der Bedingung zeichnen:

Dass alle Verklarungen, wenn nicht ganz besondere Umstände bei Strandungsfällen eintreten, welche es unmöglich machen, binnen 24 Stunden nach der Ankunft im Noth-Hafen abgelegt werden, und zwar nach dem wirklichen Journal, und nicht nach einem Auszuge. Auch muss es durchaus nicht gelitten werden, dass die Verklarung erst von einem Notarius dem Schiffsvolke vorgelesen, und nachher bei den Obrigkeiten bloss beeidigt wird, denn hierunter steckt viel Betrug. Eine obrigkeitliche Person muss vorlesen, und gleich beeidigen lassen, und *dieses Document* muss die Original-Verklarung bleiben.

Taxation. Auch hierbei wird viel Missbrauch getrieben. Gewöhnlich sind die Taxirleute unbeeidigt, und taxiren nach der Anweisung des Schiffers, bekümmern sich nicht darum, ob der Schade auf der letzten Reise geschehen, oder nicht; ob die gekappten Taue, Segel u. dgl. alt, ob die Hund-Enden an den Tauen gewesen; ob die Kappung der Taue, Segel u. dgl. aus Noth geschehen; ob bloss die Linken weggeschnitten, nachdem die Segel schon weggeflogen waren, welches Letztere gewöhnlich der Fall ist u. s. w.

Um diesen Missbräuchen vorzubeugen, ist es nöthig, dass die Verklarung nach obigen Grundsätzen abgelegt, bei der Taxation zum Grunde gelegt wird, die Taxations-Männer beeidigt werden, nach der Verklarung den Schaden zu taxiren; genau zu bemerken, ob der Schade auf der letzten Reise entstanden, ob die gekappten Sachen alt oder neu gewesen, und dann besonders untersuchen, auf welche

Art die Segel gekappt sind. Auch müssen die Taxations-Männer bemerken, ob das Angegebene auch wirklich verloren ist, und solches bei der Taxation attestiren: denn sehr oft wird ein Anker und Tau als verloren angegeben und taxirt, welches man für ein geringes Bergelohn wieder erhalten, oder selbst wieder geholt hat. Die nachgebliebenen Enden der gekappten Taue müssen nicht zurücktaxirt, sondern öffentlich verkauft werden.

Pressen und Prangen ist ein Lieblings-Ausdruck in fast allen Verklarungen. Ich habe noch im vorigen Jahre den Fall gehabt, dass ein Schiffer, der in Avarie einkam, mit westlichem Winde unter der Englischen Küste gepresst und geprangt haben wollte, um von der Küste abzuhalten. Ein anderer hatte mit östlichem Winde unter der Holländischen Küste gepresst und geprangt, und kam mit einem lecken und beschädigten Schiffe hierher zurück, nachdem er westlichen Wind bekommen hatte. Man war dreist genug, hierüber Verklarung machen zu wollen, welches ich indessen hintertrieb, indem ich den Schiffern die Lächerlichkeit der Sache vorstellte, mit durchaus widrigem, von der Küste abstehendem Winde geprangt haben zu wollen. Wie oft mag aber ein solcher Unsinn beschworen werden, und man auch (wenn beim Dispachiren nicht genau auf die Umstände wegen Pressen und Prangen Rücksicht genommen worden) damit gut durchgekommen seyn. — Wenn ein Schiffer behauptet, durch Prangen vom Leegerwall sein Schiff und seine Geräthschaften beschädigt zu haben, so muss seine Verklarung

beweisen, dass er um *einige Meilen* vom Leegerwall, gleichviel ob von der Küste oder von Sandbänken, entfernt gewesen sey.

Da die Herren Assecuradeurs in den bedeutendsten Seestädten Bevollmächtigte haben, so wäre es sehr nothwendig, selbige darauf aufmerksam zu machen, dass alle obige Bevortheilungen hintertrieben würden, welches am besten dadurch geschehen kann, dass derselbe

1) die Verklarung genau nachsieht, und dem Schiffer alle Unregelmässigkeiten bemerkbar macht;
2) bei Ablegung derselben gegenwärtig ist, und wenn er Unregelmässigkeiten bemerkt, die Mannschaft examinirt, ob solches richtig ist oder nicht, auch die Mannschaft, wenn er Verdacht hat, einzeln abhören lässt. Denn was man auch sagt, die Matrosen sind selten so leichtsinnig, einen falschen Eid vorsätzlich zu leisten, und gewöhnlich schweigen die gewissenhaftesten ganz still oder sagen andere Worte. Z. E. *fassen sie einen Knopf an ihrer Kleidung oder einen andern Gegenstand an*, und sagen: „So wahr *Dir* Gott helfe!" dies ist nach ihrer Moral *kein* Eid.
3) Bei der Besichtigung und der Taxation muss der Bevollmächtigte selbst gegenwärtig seyn, und genau nachsehen, wie und was taxirt wird; auch muss der Bevollmächtigte
4) bei der Bezahlung von Extra-Lootsgeldern gegenwärtig seyn, indem oft falsche Quittungen von den Helgolandern u. a. ausgestellt werden, welche die Summe, wenn sie mit Buchstaben geschrieben ist, selten selbst lesen können.

In den vielen Jahren, dass ich mich mit der Schiffahrt, und ganz besonders mit deren Avarie-Grosse-Sachen beschäftigt habe, ist mir leider häufig Gelegenheit verschafft worden, die traurigsten Bemerkungen zu machen, und in Erfahrung bringen zu müssen, wie sehr Kaufmann und Assecuradeur kostspielige Opfer der Avarie-Grosse-Betrügereien werden, die doch durch gehörige, vielleicht nicht einmal schwierige Maassregeln zu beseitigen wären."

Nach dieser Mittheilung wird es auch dem mit dem Gegenstande nicht ganz Vertrauten klar werden, dass eine neue abgeänderte und verbesserte Einrichtung bei Avarie-Grosse-Vorfällen sehr wünschenswerth, für den Wohlfahrts-Bestand des Assecuranz-Geschäftes, wie für das Interesse des Kaufmanns sehr *nothwendig* sey. Sollte es nun aber, nach so vielen anschaulichen Erörterungen, nach so vielen klaren Beweisen des mannigfachsten Betruges noch immer in Zweifel gezogen werden können, dass das von dem Verfasser in seiner früheren Schrift vorgeschlagene und dringend angerathene *schwarze Buch* manchem Uebel der Hintergehung vorbeugen, andere gänzlich beseitigen würde? Leider aber scheitern bei uns so häufig die bestgemeinten Rathschläge und die einfachsten, am sichersten zum Ziele führenden Plane an unbedeutenden Neben-Rücksichten und Neben-Ursachen, die bei Jedem, der das Gemeinwohl ins Auge fasst, nicht der Beachtung werth gefunden werden sollten.

Ein Beispiel dieser Erfahrung lieferte uns jüngst das endliche Schicksal des von Einem Hochedeln und Hoch-

weisen Rathe an Erbgesessene Bürgerschaft im Monat October ergangenen Antrags zur gänzlichen Beseitigung des Extra-Lootsgeldes. Man freute sich Anfangs über diesen ersten Schritt zur Verbesserung eines Theils unserer Avarie-Grosse-Ordnung, um so mehr, da man gerade mit dem schwierigsten und misslichsten Puncte den Anfang gemacht hatte, worüber in einer meiner Schriften ausführlich gehandelt worden ist. *)

Aber so wie dieser wichtige Punkt in der angesetzten Erbgesessenen Bürgerschaft zum Beschlusse kommen sollte, so erhoben sich mehrere Stimmen dagegen; besonders äusserten die hiesigen Herren Schiffs-Rheder über den in Vorschlag gebrachten Gegenstand des zu beseitigenden Extra-Lootsgeldes die heftigsten Klagen über den nicht zu berechnenden Schaden, welcher der Hamburger Rhederey daraus erwachsen würde, und äusserten demnach ihre dringenden Wünsche dahin, dass der Vorschlag weder genehmigt, noch verfassungsmässig decretirt werden möchte.

Bei dem Gefühl für Recht und Billigkeit, welches dem Hamburger vorzugsweise eigen ist, war zu erwarten, dass dieser Antrag erst in nähere Ueberlegung genommen und vertagt werden würde.

Der darauf folgende zweite Antrag in *Conventu civium* ward nun nnter der Abänderung bewilligt, dass das Extra-Lootsgeld nur dann aus der Avarie-Grosse-Berechnung wegbleiben, und dem Schiffe allein zur Last fallen solle, wenn es dazu verwendet wäre, *um in seinen Bestimmungs-Hafen zu gelangen;* sollte es

---

*) S. Beleuchtung der Schrift des Herrn Meno Pöhls, A. M. & J. U. D. Advocaten zu Hamburg, pag. 48 und 57.

aber einen *Noth-Hafen* suchen müssen, *so bleibt es wie bisher*, und findet keine Abänderung statt.

Man wird den Verfasser dieses Aufsatzes keiner Partheylichkeit beschuldigen, wenn er in der doppelten Eigenschaft als Rheder und als Assecuradeur seine Ansicht hier freimüthig der Beurtheilung vorlegt. —

Es ist allerdings nicht in Abrede zu stellen, dass man in Hamburg alles aufbieten sollte, die so sehr reducirte Rhederey, welche so vielen unserer Mitbürger Trost und Nahrung, Glück und Wohlstand zu verschaffen vermag, auf alle Weise zu begünstigen, und durch alle ersinnliche Mittel zu ermuthigen. Kein Handelsbetrieb ist hier, welcher der Nahrungslosigkeit mehr abhelfen könnte, als gerade dieser. Die Zahl der Familien, die von Schiffen ihren Broderwerb erhalten, ist vielleicht von Wenigen genau berechnet worden, sie ist aber über alle Vorstelltung gross. In sofern also dürfte ein Jeder befugt seyn, wo irgend eine Maassregel diesem segenbringendem Betriebe Schranken setzen wollte, seine Stimme dagegen zu erheben, und man würde mit vollem Rechte auch die Abschaffung des Extra-Lootsgeldes, wenn auch nur bedingungsweise, als eine Belästigung ansehen dürfen, die Hamburgs geringe Zahl von Schiffen nur noch mehr herunter zu bringen, und unsere alte berühmte Hanseatische Flagge bloss nominal zu machen, beitragen würde. So wird der Rheder seinerseits die Sache betrachten müssen. Es fragt sich aber jetzt, ob denn kein anderes hinreichendes Mittel vorhanden gewesen wäre, jedes aus der Abschaffung des Extra-Lootsgeldes für den Rheder entstehende Ungemach ohne Beeinträchtigung der Rhederey zu beseitigen — selbst dann zu beseitigen,

wenn der erste Antrag proponirtermaassen auch *pure* wäre angenommen worden? Denn das ist gewiss, dass bei solcher Annahme eine Anzahl der verderblichsten Betrügereien, welche mit dem Extra-Lootsgelde auf der Elbe und anderswo getrieben werden, auf Einmal vernichtet worden wäre; und das um so mehr, da die Zahl unserer Hamburger Schiffe gegen die der fremden Flaggen, womit unser Handel betrieben wird, nur geringe ist, und hauptsächlich bei diesen das Extra-Lootsgeld auf eine so sehr in die Augen fallende Weise gemissbraucht wird. Die hiesigen Schiffs-Rheder aber hätten sich, bei dieser unbeschränkten Annahme des von einem H. E. u. H. W. Rathe geschehenen Antrags, gegen jede Verletzung ihres eigenen Interesse in Hinsicht ihrer Cascos dadurch schützen können, wenn sie die eventuelle Gefahr, das Extra-Lootsgeld nun allein tragen zu müssen, mit in ihre Versicherung aufs Casco eingeschlossen, und dieses durch folgende Clausul bewerkstelligt hätten: „*Sollte der Schiffer durch* „*irgend einen Zufall zur Zugestehung und Gestattung* „*irgend eines Extra-Lootsgeldes gezwungen werden;* „*so wird ihm dieses, da es dem Eigner des Casco* „*jetzt allein zur Last fällt, von den Herren Assecura-* „*deuren mit vergütet.*"

Durch diese Einschaltung blieb der Hamburger Rheder ungefährdet, während durch die vorgeschlagene Maassregel *ein* wichtiges Uebel gänzlich entfernt worden wäre. Würden aber die hiesigen Herren Assecuradeure sich diesem Risico, dieser Mitvergütung auch unterzogen haben? Würde diese neue Art der Versicherung der Cascos nicht grossen Widerstand und bedeutende Schwierigkeiten gefunden haben? Ich glaube

nicht. Sämmtliche hiesige Herren Assecuradeure werden gewiss, *um die Ladung von dem ihnen so verderblichen Extra-Lootsgelde, besonders bei den fremden Schiffen, befreit zu wissen*, ein jeder gerne zur Begünstigung dieser neuen Einrichtung eine kleine Summe Casco-Versicherung mit übernehmen, welche, auf 26 Hamburger Assecuradeure gerechnet, für

Bco.Mk.	8000	taxirt	pr. Schiff	308
„	12000	„	„	462
„	20000	„	„	769

betragen würde.

Aber — wird man weiter einwenden — gesetzt auch, diese Versicherungen der eigenen und auch der Altonaischen Cascos könnten mit obiger Clausul abgemacht werden, welche horrende Prämie würde der Assecuradeur nicht fordern? und welche Fracht würde eine solche Ausgabe bestreiten können? — Wie wenig Gewicht diese Schwierigkeit habe, ergiebt sich, wenn man nur der bereits wirklich gemachten Versicherungen der Hamburger Cascos eingedenk seyn will, welche nach des Verfassers Vorschlag *frei von Avarie-Grosse* mit der bekannten Ausnahme gemacht worden sind. *Diese* Versicherung des Casco ist *bei weitem gefährlicher*, als die mit obiger Clausul, und doch ist sie in Hamburg, *des patriotischen Endzweckes halber, gerne* und fast *allgemein* mit unbedeutender Erhöhung gezeichnet worden, und hat noch Keiner, *dieser Bedingung wegen, einen* Heller eingebüsst.

Es scheint mir also für die Wohlfahrt des Hamburger Assecuranz-Wesens sehr beklagenswerth, dass der in der Versammlung der Herren Schiffs-Rheder von mir geschehene Antrag keinen Eingang gefunden

hat, und dass, so wie es jetzt steht, das Heilmittel gefährlicher sich erweisen dürfte, als die Krankheit; denn der muthwillige Betrüger wird schon Mittel und Wege finden, das neue Gesetz zu umgehen, um seinen Endzweck mit noch grösserem Vortheile zu erreichen. Die Seitenwege, auf welchen es gelingt, den Assecuradeur um ein bedeutendes Extra-Lootsgeld zu prellen, werden schon ausgefunden werden, und desto früher und versteckter, und mit um so grösserem Erfolge, je mitleidiger und menschenfreundlicher man gemeiniglich in fremden Noth-Häfen gegen *sogenannte* Unglückliche zu seyn pflegt. Die Resultate werden sich in Zukunft bald ergeben.

Dass übrigens noch eine Unbilligkeit in der neuen Einrichtung zu herrschen scheint, indem man nicht in Erwägung gezogen hat, *„dass der Bestimmungs-Hafen auch Noth-Hafen werden kann,"* darf hier nicht unerwähnt bleiben. Wenn zum Beispiel ein nach Hamburg bestimmtes Schiff durch Nebel, Sturm oder irgend ein Versehen in der Nähe der Elbmündung auch nur in Verlegenheit gerathen sollte, und ein Lootse sich gegen den Capitain erböte, durch seine besseren Local-Kenntnisse ihn gegen eine bedeutende Gratification zu unterstützen, so würde dieser Fall noch nicht gerade als Berglohn angesehen, und als solches nach der jetzigen Bestimmung in Avarie-Grosse-Berechnung gebracht werden können, und würde folglich dem Schiffer oder vielmehr dem Schiffs-Eigner allein zur Last fallen müssen. Nun kann man aber doch nicht in Abrede stellen, dass dieses in Verlegenheit gerathene Schiff die Elbe als Noth-Hafen würde haben ansehn müssen, wenn auch dieser Fluss und deren Häfen nicht

Bestimmung gewesen wären. Ist es unter diesen Umständen nicht zu befürchten, und dürfte nicht der Fall eintreten, dass ein für das Interesse seiner Rheder sorgender Schiffer sich befugt gehalten glaubte, die Nothhülfe für eine bedeutende Gratification lieber auszuschlagen, und dieses *um so mehr*, wenn keine Gefahr zur Rettung des eigenen Lebens im schlimmsten Falle vorhanden wäre?

So zeigt auch diese Betrachtung, mit welchen grossen Schwierigkeiten es in einer Gesetzgebung verbunden sey, nach Recht und Billigkeit heilsame Maassregeln aufzustellen, bei denen man nicht Gefahr läuft, auf Abwege anderweitiger Nachtheile und Beeinträchtigungen zu gerathen.

Das Nachjahr
von
1 8 2 4.

In der grossen und bewundernswürdigen Haushaltung der Natur ist unter den unendlich weisen Einrichtungen auch die, dass die Polar-Achse der Planeten gegen die sie erwärmende Sonne, um welche sie kreisen, in einer etwas schiefen Richtung liegt, wodurch allein die Bestimmung erreicht wird, dass der Wechsel der Jahreszeiten, als Frühling, Herbst, Sommer und Winter statt finden kann.

Diese ganze Arbeit der Natur aber konnte ohne Ab- und Zunahme der Temperatur der Luft, das heisst der Kälte, wie der Wärme, nicht bezweckt werden. Eine Ausgleichung derselben, ein Kampf der Temperaturen gegen einander musste unabänderlicherweise in den Aequinoctial-Zeiten eintreten. Insbesondere aber mussten die Uebergänge des Sommers zum Herbst, des Herbstes zum Winter stärkere Winde, Stürme und Orkane veranlassen, die bald mehr, bald weniger wüthen.

Gemeiniglich betrachten die Bewohner der Erde diese schreckenvollen Natur-Ereignisse mit banger Ahndung und ängstlicher Furcht; ja sie brechen in die heftigsten Klagen aus, wenn sie von den Wirkungen und Schlägen, welche sie herbeiführen, erreicht

werden. So gerecht aber auch die Gefühle Einzelner über die Unglücksfälle, welche sie getroffen haben, seyn mögen; so ist doch nicht zu läugnen, dass diese Natureinrichtung höchst wohlthätig ist, und dass unmöglich zu Gunsten kühner, vermessener See-Befahrungen in der schlimmsten Jahreszeit eine Abweichung von den Gesetzen statt finden konnte, welche der Atmosphäre ihre so nothwendige, heilsame Reinigung und den Pflanzen die Entwickelung ihrer Kräfte rauben würde. — Uns selbst also müssen wir es zuschreiben, wenn wir, den Erfahrungen aller Jahrhunderte zum Trotz, auf gut Glück uns den Kämpfen der Elemente im Nachjahre Preis geben wollen, und Hoffnungen uns überlassen, die nur zu oft mit dem Verluste des Eigenthums und des noch kostbareren Menschenlebens verknüpft sind.

Wenn es auch wahr ist, dass manche Nachjahre leidlich an uns vorübergehen: so trifft es sich doch auch häufig, dass sie uns sehr verwunden, ja es ereignen sich wohl gar solche, (vielleicht alle 30 Jahre einmal), die Furcht und Schrecken überall verbreiten, und von denen man vermuthet, dass sie daher rühren, dass die brennbaren Stoffe, von welchen die Erde überschwängert ist, gleichsam vulcanisch hervorbrechen, es sey nun im Abgrunde der See oder im Innern des Festlandes, und mit rastlosem Ungestüm den Wettkampf der Uebergänge der Jahreszeiten durch Erdbeben, Regengüsse, Stürme und Orkane begleiten.

Dieser letzte Fall trat denn auch in dem gewiss noch lange denkwürdigen Nachjahre von 1824 mit dem 18. October ein.

Mit diesem für ganz Deutschland jetzt so frohen, in Hamburg mit besonderer Herzlichkeit und Rührung

gefeierten Tage verfinsterte sich der Himmel, der Regen stürzte in Strömen herab, so dass auf alle öffentlichen Freudensbezeugungen verzichtet werden musste; nur in den Wohnungen konnte die Freude laut werden und ihre Gefühle in Jubelliedern erschallen lassen. Von jetzt an folgte ein Sturm, ein Orkan auf den andern, und dauerte bis selbst einige Tage ins neue Jahr herein, folglich volle 78 Tage unablässig. Der Unmuth über diese furchtbaren Witterungsereignisse bemeisterte sich fast eines Jeden, und die Resultate waren für Manchen von der traurigsten Art.

Es dürfte daher dem Leser, der Ausserordentlichkeit halber, nicht unwillkommen seyn, die Schreckens-Ereignisse dieses Nachjahres in ihrer Reihenfolge hier aufgezeichnet, und für die Erinnerung aufbewahrt zu finden.

Während der letzten Hälfte des Octobers erfolgten überall, im Süden, Westen und Norden des deutschen Reiches, Stürme, Gewitter und Regengüsse. Von allen Seiten verbreiteten sich die traurigsten Berichte von Verheerungen und Ueberschwemmungen, wodurch namenloses Elend erzeugt wurde, vieler Menschen Leben und Eigenthum als Opfer dahin schwand. Die kleinsten Flüsse wurden zu reissenden Strömen, diese zu furchtbaren, verheerenden Seen umgestaltet.

In und bei Karlsruhe, Pforzheim, Elsass, Baden, Würtemberg, Mannheim, Coblenz, Frankenthal, Stuttgart, München, Darmstadt, Breitenburg, bis Ostfriesland wurden Häuser, Brücken, Mauern und Bäume von den Wasserfluthen überwältigt, fortgerissen, und Reisende selbst wurden von den allenthalben überströmenden

Gewässern ereilt, und fanden *mitunter in den Wellen ihren Tod, sogar auf den grossen Heerstrassen.*

Rührend und zum Theil der Bewunderung werth sind die vielfachen Beweise des Muthes, so wie der das eigene Leben gering achtenden Anstrengung, um die in hoher Gefahr Schwebenden zu retten; und auch das ist ein Beweis der Bescheidenheit und stillen Gediegenheit des deutschen Charakters, dass diese Handlungen nur einfach erzählt werden, ohne Prunk und Ruhmsucht, anders, als bei andern Nationen, deren Eitelkeit dergleichen in Denkmälern und Kupferstichen zu verherrlichen bemüht ist.

Auch in der Ostsee begannen die Stürme schon im October, und die Scheiterung des sehr reichbeladenen Schiffes Anna Gertrude, Capt. *J. M. Harmsen*, von Lübeck nach Petersburg bestimmt, ward bei der Insel Erdholm das Vorspiel zu den bald darauf folgenden furchtbaren Begebenheiten während des Novembers und Decembers im Englischen Kanal, in der Nord- und Ostsee. Man hoffte freilich, dass mit den October-Stürmen die Luft sich würde gereinigt haben, und ein ersehnter Ostwind mit Frostwetter sich einstellen werde. Dieses geschah aber nicht. Mit dem November fingen die grausenerregenden Scenen erst recht an, und vernichteten in diesem Monate, wie in dem darauf folgenden, die frohen Hoffnungen der Assecuradeure; so wie sie denn eine grosse Anzahl von Menschen und Schiffen in den Meereswogen begruben. Der Orkan aber, der am meisten verderblich ward, begann in Hamburgs Umgegend in der Nacht vom 2. auf den 3. November, und wüthete bis zum 4. Januar des folgenden Jahres fast ohne Unterlass fort. Mit grösserer oder geringerer

Heftigkeit tobte er über den Norden von Europa vom 46sten bis zum 65sten Grade der Norder-Breite. Von Hamburg wälzte er sich nach Norwegen, von dort nach Schweden und Russland, sprang wieder über und zurück zu den Kanal-Küsten von England, und ging nun wieder mit immer gleicher Wuth bald hierhin, bald dorthin zu den schon einmal verheerten und verwüsteten Stellen zurück, um neue Opfer des Lebens wie des Eigenthums zu veranlassen.

Fast zwei Monate lang war durch die herrschenden West-Winde die Absegelung einer bedeutenden Anzahl von Schiffen verhindert worden. Viele sehr reiche Ladungen, nach Europäischen und Amerikanischen Häfen bestimmt, lagen vom Wind versperrt auf der Elbe. Was sich im vorigen Jahre 1823 zugetragen hatte, wurde unglücklicherweise in diesem 1824sten wiederholt. Man benutzte nämlich den ersten eingetretenen Südost-Wind, um in See zu stechen, und von ungefähr funfzig segelfertigen Schiffen blieb auch nicht eins zurück. Die Nachricht von dieser so verhängnissvollen Absegelung einer der zahlreichsten und schätzbarsten Flottillen, dergleichen je von dem Elbstrom ausgingen, erfüllte Jeden, auf irgend eine Weise dabei Betheiligten mit den bangsten Erwartungen — und wohl mit Recht. Denn kaum war sie eine kurze Strecke über Helgoland hinaus, so drehete sich der Wind nach Südwest, und einer der schreckensvollsten Orkane fing eben so unerwartet als plötzlich zu wüthen an. Die Heftigkeit des Unwetters war so gross, dass alle in See Gegangene nichts als den unvermeidlichsten Untergang vor sich sahen. Doch der Wind wendete sich zum grössten Glücke für die hin und her geschleuderten

Schiffe günstig genug, dass sie wieder in die Elbe einlaufen konnten, und wie im vorigen December 1823 kehrten sie mehr oder minder beschädigt dahin zurück.

An unsern Seeküsten aber, wie an den Ufern der Elbe und auf dem Strome selbst war viel Unheil angerichtet, so wie auch die niederen Theile der Stadt, die Börse nicht ausgenommen, durch eine Ueberschwemmung von 17½ Fuss Höhe heimgesucht wurden.

Von allen Seiten trafen bald darauf die traurigsten Berichte ein über die Wirkung des Orkans am 3. November, deren specielle Mittheilung man am Schlusse findet.

Zu den höchst beklagenswerthen, herzzereissendsten Unglücksfällen gehören besonders die, welche durch das Furchtbare der Umstände und durch die nähere Bekanntschaft, in der die traurigerweise Verunglückten standen, allgemeines Interesse erregten. Die folgenden mündlichen Mittheilungen und Erzählungen einiger Geretteten von den mit aller Mannschaft zertrümmerten Schiffen verdient daher wohl in dieser Chronik einen Platz, sowohl in Hinsicht des Wunderbaren der Errettung, als der Ideen-Folgerungen, welche sie zur Benutzung für die Zukunft veranlassen.

Bericht eines Geretteten über die Scheiterung des Schiffes MARIA, *Capt. C. Behn, von London nach Hamburg bestimmt, verunglückt bei Neuwerk.*

Er lautet fast wörtlich, wie folgt.

Er heisse Hermann Harmsen, sey 20 Jahre alt, aus dem Hannöverschen gebürtig. — Um in London Anstellung in einer Zuckerfabrik zu erhalten, ging er

im August d. J. von Hamburg aus hinüber, fand aber seine Erwartungen getäuscht, und sehnte sich deshalb nach seinem Vaterlande wieder zurück. Capt. Behn vom Hamburger Schiffe Maria hatte die Güte, ihn kostenfrei nach Hamburg wieder mit zurück zu nehmen. Am 30. October segelten sie mit einer reichen Ladung von London ab.

Am Bord waren, ausser der neun Mann starken Equipage, sechs Passagiere, nämlich drei Herren und drei Frauenzimmer, zwei etwas bejahrt, eine aber sey noch sehr jung gewesen, habe schwarzes Haar gehabt, von schlankem, grossem Wuchs, und von schönem Angesicht.

In der Nacht vom 2. auf den 3. November wären sie in der Nähe von Helgoland von dem Orkan erreicht worden, und in der Hoffnung, einen Lootsen zu erhalten, hätten sie sich der Elbe genähert. Früh am Morgen des 3. Novembers hätte der Capitain, während die Wellen in furchtbarer Höhe umher getobt, befohlen, das Anker fallen zu lassen; zum Entsetzen Aller wäre aber der Befehl nicht ausgeführt worden: denn eine gewaltige Woge habe den Steuermann, zwei Matrosen und einen der Passagiere über Bord geworfen, und in den Abgrund des Meeres begraben. Der hinterste und vorderste Mast gingen zugleich mit verloren, wie auch die Anker und Tauen. Das Schiff gerieth durch diesen Unglücksfall in eine verzweiflungsvolle Lage; es bewegte sich heftig, und fing bald darauf an, Grund zu fassen und zu stossen. Jedoch wäre die Ebbe eingetreten, und die Meeresfluthen hätten sich von dem Sande, worauf das Schiff gerathen, entfernt. Obschon sie nun

Neuwerk im Gesichte gehabt, so wäre doch an keine Möglichkeit zur persönlichen Rettung zu denken gewesen. Sie hätten daher in der bangsten Erwartung eines höchst traurigen Endes die Fluth gegen Abend nach verlaufenen sechs Stunden wieder eintreten sehen müssen, welches denn auch auf eine unbeschreiblich furchtbare Weise geschehen sey. Eine ungeheure Woge habe nun bei dieser Annäherung der Fluth den Capitain, dessen Bruder, einen Passagier, die jüngere Dame, einen Matrosen, wie auch eine der älteren Frauen weggerissen; letztere wie sie eben im Begriff gewesen, den Mast zu erklettern. — Die Kajüte war voll Wasser. — Bald darauf ward auch die andere bejahrte Frau über Bord gespült, und der nachmalig Gerettete habe sich in der Todesangst, worin er sich befunden, seinen Arm durch einen eisernen Ring des Kajüts-Decks gezogen, und sey dadurch gerettet worden. Denn so wie das Schiff zertrümmert, sey das Wrack, worauf er sich befunden, weggetrieben, und habe ihn in dieser Lage ohne Nahrung und jeden Augenblick in höchster Gefahr, von den Wellen verschlungen zu werden, bald in, bald aus der Elbe durch Fluth und Ebbe 36 Stunden, bis den andern Mittag, hin und her geworfen, wo ihn dann eine Chaloupe, von Neuwerkern und Helgolandern bemannt, gerettet habe. So erschöpft und fast ganz ertödtet er sich gefühlt, wäre doch seine Freude über die sich nähernde Hoffnung zur Rettung seines Lebens unbeschreiblich gewesen.

Dieses Schiff hatte leider, um desto mehr laden zu können, sein grosses Boot in Hamburg zurück gelassen, Es ist nicht mit Gewissheit zu bestimmen, ob das Leben der sich am Bord Befindenden dadurch

hätte gerettet werden können. Wenn das aber auch für diesmal nicht der Fall gewesen wäre, so scheint es doch einer besonderen Erwägung werth, ob es nicht überall zum Gesetz gemacht werden sollte, dass kein Schiff ohne jenes letzte Rettungs-Mittel absegeln dürfe, und dass es nicht der Willkühr eines Schiffers frei stehen müsse, das Leben seines Volkes, wie seiner Passagiere, mehr als die Ereignisse es gebieten, zu exponiren.

Scheiterung des Schiffes HENRIETTE, Capt. G. Abrahams, von Hamburg nach Amsterdam bestimmt, nach folgender Aussage von drei Geretteten des Schiffsvolks.

Am 2. November war dieses Schiff, mit einem Lootsen versehen, und von gutem Winde begünstigt, von Cuxhaven abgesegelt. Als es aber in die Nähe von Neuwerk gelangte, hätte der Wind sich nach S. W. gedreht, und den Capitain genöthigt, zu ankern. Unglücklicherweise aber wäre der bis jetzt nur heftig gewesene Wind in einen furchtbaren Orkan ausgeartet, und ungeachtet sie sich aller Anker bedient hätten, so wäre dieses doch nicht hinreichend gewesen, das Schiff fest zu halten; es wäre fortgetrieben, hätte Grund gefasst, und gestossen. Das Schiff bekam darauf eine schiefe Seitenrichtung, so dass der Besahns-Mast hätte gekappt werden müssen. In demselben Augenblick aber, da dieses bewerkstelligt werden sollte, war das Schiff auseinander und in Trümmern zergangen. Sie wären zusammen acht Mann auf dem Hintertheile, und des Capitains Frau mit drei Kindern und drei Matrosen auf dem Vordertheile des gespaltenen Schiffes gewesen. Letztere wären in einem Augenblicke ver-

schwunden, und von ihnen nichts weiter gesehen worden. Der Hintertheil des Schiffes, auf dem sie sich befanden, wäre plötzlich flott geworden, und sie wären vom 3. November Morgens bis zum 5. Nachmittags von den Wogen des Meeres hin und her geschleudert worden; bald die Elbe mit der Fluth herauf, bald mit der Ebbe wieder hinunter. Ohne Nahrung, von brennendem Durste gequält, von Frost fast gelähmt, wären fünf von den acht Leuten nach und nach gestorben, und sie hätten die Leichname, mit Ausnahme des verstorbenen Capitains Abrahams, der See übergeben.

Nur einmal in der Nacht hätten sie eine Erholung von wenigen Stunden gehabt, indem sie auf eine trocken gelaufene Sandbank festgesessen hätten. Hier wären die scheusslichsten, von dickem Schlamm überzogenen Muscheln als die willkommenste Nahrung von ihnen verschluckt, und ein starker Hagelschauer zur Stillung ihres Durstes benutzt worden. Der alle Leiden lindernde Schlaf hatte sie oft mit fast unwiderstehlicher Macht ergriffen; doch alle, die sich ihm ergeben, kamen bald darauf als Opfer des Todes um. Die drei Geretteten, durch dieses Beispiel erschreckt, hätten mit möglichster Anstrengung sich dagegen zu verwahren gesucht, und gerade der Stärkste unter ihnen wäre nur durch fortwährendes Rütteln davon abzuhalten gewesen.

Schon hatten sie alle Hoffnung aufgegeben gehabt; aber die Hand, die am sichersten aus Noth und Gefahren errettet, half auch hier; denn die drei übriggebliebenen Matrosen wurden von den Wellen in die Nähe der Dänischen Küste, Kronprinzen-Koog genannt, geworfen, und nach dreimal 24stündiger Anstrengung,

von den Ufer-Bewohnern glücklich gerettet. So glaubten sie denn das frohe Ende ihrer Qualen gefunden zu haben; aber die allmählige Wiedererwärmung ihrer Glieder verursachte ihnen so ungeheure Schmerzen, dass sie anfingen, das Schicksal ihrer dahingeschiedenen Unglücksgefährten fast zu beneiden, und nur durch sorgsame Pflege überwanden sie auch diese Folgen ihres traurigen Missgeschicks.

Durch die bekannte Liberalität und menschenfreundliche Güte des Eigenthümers der Börsen-Halle erhielten die vier Schiffbrüchigen beider gescheiterten Schiffe, der MARIA und HENRIETTE, die Erlaubniss, während des stärksten Besuchs der Halle die Wohlthätigkeit der Hamburger in Anspruch zu nehmen. Dass sie reichlich, überreichlich beschenkt wurden, kann nur der bezweifeln, dem der Sinn der Mildthätigkeit der Bewohner dieser Stadt noch nicht bekannt ist.

Es würde zu weit führen, wollte man die nicht minder traurigen Berichte über alle Unglücks- und Rettungsfälle hier anführen; doch folgende beiden Mittheilungen dürften, ihrer besondern Ansichten halber, noch einiges Interesse gewähren.

Brief aus Nieblum auf der Insel Föhr v. 23. *Nov.* 1824.

Am 19. d. M. trieb ein Stück Wrack mit einem Matrosen, der noch am Leben war, an unsern Strand. Er hatte sich am Bord eines Dänischen Schiffes, JOHANNA ELISABETH, Capt. *F. Holst*, von Randers nach London bestimmt, befunden. Da dieses Schiff aber am 12. November in der Dunkelheit der Nacht bei der Insel Helgoland in die Brandungen gerieth, so ward das Schiff zertrümmert, und Jeder am Bord büsste

das Leben ein. Nur dieser Matrose rettete sich auf einem Stücke vom Hintertheile des Schiffs, und brachte sechs volle Tage auf demselben zu, während er auf der offenen See umhergeschleudert wurde. Nur ein kleiner Vorrath von Erbsen fristete sein Leben.

Dieser Unglücksfall ist besonders deshalb merkwürdig, weil er beweist, wie viel Ungemach der Mensch zu ertragen, und wie lange er selbst bei den grössten Entbehrungen und Drangsalen auszudauern im Stande ist.

Ein anderer Brief eines Familien-Vaters, der mit Frau und Kindern im November 1824 eine Seereise von Deutschland nach Norwegen unternahm, mag noch dazu dienen, das Gemälde der ersten Schrecknisse dieser unglücklichen Jahreszeit zu vollenden.

Norwegen, den 1. *December.*

An einem Nachmittage des Monats November schieden wir von Deutschlands Küsten, und waren kurz darauf in der freien offenen See. Bald aber ward der Wind ungünstig; es stürmte stark, die See ging hoch, und da wir dadurch an die Jütsche Küste verschlagen wurden, so ward unsere Lage sehr misslich, und die augenscheinlichste Gefahr, Schiff und Leben zu verlieren, bedrohete uns. Wir boten alles auf, um vom Lande uns zu entfernen; das Unwetter und die Gewalt der Wellen war aber so gross, dass viele der nothwendigsten Bedürfnisse unbrauchbar geworden waren, und desshalb alle Anstrengung zur Abhaltung vom Strande vergeblich zu seyn schien. Wir sahen nun ein trauriges Ende vor uns, und erwarteten muthvoll und ergeben, was die Vorsehung über uns verhängen würde. Plötzlich aber sprang der Wind um, und wir hatten

das Glück, die hohe See wieder zu erreichen. Die Hoffnung, dass wir unsere Reise nun glücklich beendigen würden, belebte uns wieder, und Jeder war voll Muths. Indessen trieb uns der Wind nach Englands Ufern, und bald nachher erblickten wir das Land unserer Bestimmung — Norwegen, — und freuten uns schon im Voraus der häuslichen Ruhe nach einer so gefahrvollen Seereise. Der Himmel aber umzog sich wieder, die Luft ward dicker und dicker, so dass wir nicht unterscheiden konnten, welchem Puncte der Küste wir uns genähert hatten. Die Vorsicht gebot also, sich davon zu entfernen; aber das Schicksal wollte es neuerdings, dass wir den furchtbarsten Gefahren und Schrecknissen sollten blossgestellt werden; denn gegen Abend drehte sich der Wind auf die Küste zu, und es brach nun die für uns so verhängnissvolle Nacht vom 30. Nov. an. Ein förmlicher wüthender Orkan entstand, mit einer Heftigkeit, deren die ältesten Bewohner Norwegens sich nicht erinnerten. Jetzt schien unser Untergang, ohne die geringste Aussicht zur Rettung, unvermeidlich. Alle menschlichen Kräfte wurden indess angewandt, wenigstens so lange dem Tode zu widerstehen, als nur irgend möglich sey; doch wurde es uns Allen gewiss, dass wir durch den Kampf denselben wohl verzögern, ihm aber nicht würden entgehen können: denn die Macht der sich thürmenden Meeres-Wogen war zu stark. Auf einmal hörten wir ein schreckliches Geschrei des Schiffsvolks: „Das Schiff will sich nicht wieder aufrichten, es sinkt!" — Alles stand schon bis zur Hälfte im Wasser; endlich hob sich dasselbe freilich wieder, aber nicht unsere Hoffnung zur Rettung, denn unser Schiff war schon im

elendesten, ramponirtesten Zustande, und die besten Segel waren zerrissen. So heftig wir uns nun auch wehrten und manövrirten, unserem Verderben zu entgehen, so wurden wir doch der Küste immer mehr zugeworfen. Um 1 Uhr Morgens waren wir den Klippen sehr nahe, und das Getöse der Wellenbrechung gegen dieselben war uns eben so vernehmbar, als fürchterlich. Ich hörte, dass der Capitain zu dem Steuermann sagte: „Lassen Sie die Passagiere nur ruhig in der Kajüte; hier ist an kein Menschenretten zu denhen.“ Jetzt nahm ich von meiner Elise für das Zeitliche Abschied, die Kinder umklammerten uns, und erschwerten durch ihr Angstgeschrei die anscheinlich letzten Augenblicke. Der Kleinste lag, in einer Decke gehüllt, vor uns, und blickte uns wehmüthig an, wie ein liebes Engelsbild. Aus keinem Auge brach bis dahin eine Thräne, es herrschte nur ein dumpfes, stilles ergebenes Erwarten der letzten Minuten des Lebens. — Plötzlich öffnet sich die Kajütsthüre, und ein Matrose ruft freudenvoll herein: „Der Wind hat sich nach Nordwest gedreht!“ — Von nun an gerieth Alles wieder in hoffnungsvolle Bewegung: was noch an Segeln Brauchbares da war, das ward beigesetzt, und — wir wurden gerettet! Bald darauf erblickten wir auch einige Lootsen, die vom Lande kamen; sie führten uns in einen Hafen Norwegens, wo ich dieses schreibe. Anfangs konnten wir an unsere Errettung kaum glauben, und jetzt machen erst Thränen des Danks und der Freude dem gepressten Herzen Luft. Die Mannschaft war so erschöpft, dass sie grösstentheils vor Müdigkeit bewusstlos hinfiel; Einigen waren Hände und Füsse geschwollen.

Nach diesen Erzählungen der wundervollsten Errettungen wollen wir den Lauf der Witterungs-Begebenheiten bis zum Ende des Jahres weiter verfolgen. In unserer Gegend tobte das Unwetter, mehr oder weniger, fortwährend, bis es denn am 13. und bis zum 15. November abermals zu einem der furchtbarsten Orkane ausbrach, und die Stadt in vielen Theilen überschwemmte, so dass am letzteren Tage um 11 Uhr Morgens die Höhe des Wassers bis zu 19 Fuss 5 Zoll gestiegen war. Alle Communication in den niedern Gegenden Hamburgs waren unterbrochen, selbst die Alster war so angeschwollen, dass sie mit dem Jungfernsteig gleiche Höhe erreicht hatte. In vielen Strassen war an Fuss- und Wagen-Passage nicht zu denken; nur in Böten und Evern konnte man transportirt werden, weil das Wasser daselbst 4 bis 5 Fuss hoch stand. Seit dem Jahre 1792 kann man sich einer solchen Ueberfluthung nicht erinnern. Der Hinblick auf die Inseln in der Elbe war besonders traurig; alles glich dort einer grossen See, wo nur hie und da die Giebel der Häuser sich zeigten. Dass dieser abermalige Orkan und diese Fluth in allen Gegenden weit und breit umher unberechenbaren Schaden angerichtet, ist leider durch alle nachherigen Berichte bestätigt worden.

Wir waren es indessen nicht *allein*, die durch den Aufruhr der Elemente heimgesucht wurden. Süd-Norwegen und Schweden erfuhren ähnliche Schrecknisse vom 18. bis zum 19. November, und endlich wie soll man den Jammer und das Entsetzen beschreiben, welche der sich von hier fortwälzende Orkan in seiner grössten Wuth über Petersburg und dessen Umgebungen verbreitete!

Folgender Bericht von der Russischen Grenze giebt davon einige Vorstellung.

Von der Russischen Grenze im December 1824.

Sie wünschen von mir, werther Freund, eine Darstellung des furchtbaren Missgeschickes zu erhalten, welches die prachtvolle nordische Kaiserstadt durch die furchtbare Ueberschwemmung am 7/19. November betroffen hat, indem Sie glauben, dass ich vermöge meiner dasigen Verbindungen am besten im Stande sey, Ihnen solche recht ausführlich zu liefern. Ich will es versuchen, aus meinen von daher erhaltenen Berichten, so wie aus denen, welche Andern zugekommen sind, Ihnen ein Gemälde zu entwerfen, vor welchem ich selbst zurückschaudere.

St. Petersburg, die Residenz des menschenfreundlichsten, erhabensten Kaisers, der je den Russischen Thron geziert hat, liegt, wie Ihnen bekannt ist, theils auf dem festen Lande an der Newa, theils auf mehreren grossen und kleinen Inseln in diesem grossen Strome. Der Grund der Stadt ist grösstentheils morastig und niedrig, und die ganze Stadt ist fast als unter gleichem Niveau liegend zu betrachten. Seit ihrer Begründung durch den grossen Czaar *Peter*, vor etwa 120 Jahren, mit Aufwand ungeheurer Kosten, dem Newa-Bette abgewonnen, stieg sie besonders seit *Catharinen's* glorreicher Regierung mit überraschender Schnelle und blendendem Glanze zur herrlichsten Stadt des Nordens von Europa hervor. Die Schönheit der Kaiserlichen und adeligen Palläste, der Kirchen, der unzähligen Regierungs- und anderer öffentlichen Gebäude, der von Granit erbaueten Kays, die breiten mit bequemen

Trottoirs versehenen Strassen, die ungeheure Grösse der Marktplätze, kurz Alles machte sie zu einem Wunder der Welt und zum würdigen, glanzvollen Wohnsitze der erhabensten, menschenfreundlichsten Herrscherfamilie. Aber es scheint, als wenn die Elemente, wenn sie einmal in Wuth gerathen, sich gerade solche Denkmäler des menschlichen Fleisses und der mühsamsten Kunst, und solche Wohnplätze der ausgezeichnetsten menschlichen Würde zum Ziel ihrer Zerstörung wählen!

Heftige Südwest- und Westwinde, von denen man jedoch im Laufe des Octobers keine besonderen Wasser-Anschwellungen in St. Petersburg verspürte, mussten vermuthlich in den ersten Tagen des Novembers die Fluthen der Ostsee in den Finnischen Golf heftig hinein getrieben haben. In der Nacht vom 4/16. zum 5/17. November hatte man in Petersburg einen ziemlich heftigen West-Sturm; dieser wuchs in der Nacht auf den 6/18. noch mehr an, und am Morgen des 7/19. war das Wasser der Newa so angeschwollen, dass es an einigen Stellen aus den Ufern trat, wie es indessen zuweilen im Herbst geschieht. Zwischen 8 und 9 Uhr Morgens verwandelte sich jedoch dieser Sturm in einen wüthenden Orkan, welcher die tobenden Wellen unaufhörlich aus dem Meerbusen in die Newa hineintrieb. Jetzt trat diese mit unglaublicher Schnelligkeit völlig aus ihren Ufern, und überschwemmte mit reissender Gewalt die Strassen der Stadt. Die Bewohner der unteren Stockwerke hatten theils kaum Zeit, sich nach den oberen zu flüchten, theils glaubten sie nicht, dass die Fluth so hoch kommen würde, setzten sich daher auf Tische und Oefen, und wurden so unerrettbare

Opfer des Todes, weil bei dem furchtbar schnellen Steigen des Wassers ihnen keine Hülfe mehr werden konnte. — Auf den Strassen hatten die Fuhrleute kaum Zeit, ihre Pferde von den Droschken und Kibitken abzuspannen, und sich schwimmend auf ersteren zu retten, indess sie die Fuhrwerke dem Wasser Preis gaben. In der fürchterlichsten Verwirrung flüchteten Menschen und Vieh auf die etwas höher gelegenen Punkte, auf Brücken u. s. w., bis auch dort das Wasser sie erreichte, und theilweise verschlang, theilweise sie zur Rettung in die zweiten Stockwerke naher Häuser trieb, in welche man sie mit Stricken u. dgl. hineinzog. — Viele Menschen kletterten auf Bäume, Pfähle, Laternenstangen u. dgl.; viele wurden auch da noch vom Wasser ereilt und weggespült. Allenthalben schwammen Menschen und Thiere, kämpfend mit den Wogen, umher, und wimmerten nach Rettung, die ihnen aber Anfangs, wo Jeder noch mit sich selbst genug zu thun hatte, selten zu Theil ward. Viele kleine hölzerne Häuser, besonders eine Menge derselben am sogenannten Galeeren-Hafen auf Wasili Ostrow, wurden mit allen ihren Bewohnern weggespült. Jammernde Mütter, ihre Kleinen umklammernd, sassen auf den Dächern derselben, und trieben, ohne Möglichkeit der Rettung, erst stromaufwärts, dann, als das Wasser wieder fiel, dem offenen Meere zu. Diejenigen Häuser auf Wasili Ostrow, welche zunächst dem Andrange der Wogen und dem Orkane ausgesetzt waren, erbebten in ihren Grundfesten, und die ins oberste Stockwerk geflüchteten Bewohner sahen jeden Augenblick dem Einsturz derselben entgegen. Die schöne Isaaks-Brücke wurde vernichtet; ihre Grundlage von Granit-

Blöcken vermochte nicht der Zerstörung zu widerstehen. Auch die Sommergarten-Brücke wurde auseinander gerissen, so wie mehrere andere Brücken und ein grosser Theil der herrlichen Quays. Viele öffentliche sowohl als Privat-Gebäude wurden theils zerstört, theils stark beschädigt. — Das grösste Unglück hat die ärmere Classe der Bewohner in ihren niedrigen hölzernen Wohnungen, von denen viele ganz zertrümmert und weggetrieben sind, betroffen, und mehrere tausend Menschen haben ihr Leben dabei eingebüsst. Aber auch die höheren Classen haben, was Gebäude, Ameublement &c. betrifft, unsäglich gelitten, und selbst im Kaiserlichen Pallast stand das Wasser eine halbe Arschine hoch.

Wenn der Anblick der, durch eine höhere Macht mit dieser unwiderstehlichen Sturmfluth heimgesuchten und auf allen Seiten mit Jammer kämpfenden herrlichen Residenz, das gefühlvolle und erhabene Herz des menschenfreundlichsten Monarchen mit den tiefsten Regungen der Religiösität und dem festen Willen erfüllte, zu helfen, wo zu helfen sey, und sich dieses wahrhaft kaiserliche Gefühl durch die thätigsten Anordnungen äusserte; so war es nicht minder tröstend, zu sehen, wie alle Classen der Bewohner in dieser furchtbaren Krisis, ihre bürgerlichen Verhältnisse hintenansetzend, sich nur als *Menschen*, als Geschöpfe *Eines* höchsten Wesens betrachteten, und brüderlich ihre Kräfte anstrengten, ihre in Gefahr schwebenden Mitbrüder zu retten und zu unterstützen. In solchen Stunden der allgemeinen Noth entwickelt sich in freier Regung die höhere Richtung des menschlichen Geistes zur vollendetsten Moralität, und selbst der in roher

Leibeigenschaft Geborne und Auferzogene wagt freiwillig sein Leben zur Rettung seiner Mitmenschen, zumal wo der cultivirte Freie ihm mit edlem Beispiele vorangeht.

Nachdem gegen 9 Uhr Abends das Wasser wieder aus den Strassen in das Newabett zurückgetreten war, (Nachmittags 3 Uhr hatte sich nämlich der Wind nach Norden umgesetzt, wodurch das weitere Zufluthen glücklich abgewandt wurde) boten die Strassen der herrlichen Stadt einen furchtbaren Anblick dar. Leichname von Menschen, todte Pferde, Kühe, Schlachtvieh, Geflügel aller Art, lagen auf denselben umher; Balken, Möbeln, Trümmer von Häusern und Brücken, grosse und kleine Schiffe lagen verwirrt durch einander; keine Laterne brannte, nur die Leuchten der herumwandernden rettenden oder zu ihren Familien und Freunden eilenden Menschen blinkten durch die tiefe nächtliche Dunkelheit. Am andern Morgen konnte man die Strassen nur zu Fuss passiren; Fuhrwerke konnten, der vielen Trümmer wegen, nicht durchkommen.

Wahrhaft erhaben offenbarte sich jetzt des Herrschers hülfebringende Milde. Eine Million Rubel wurde gleich zur ersten Unterstützung der Hülfsbedürftigen angewiesen. Freudig ahmten die Grossen des Reichs, der Adel, die Kaufmannschaft und alle wohlhabenderen Bürger dem schönen Beispiele ihres Kaisers nach. Das herrliche Börsengebäude wurde zur eintsweiligen Unterbringung der ihres Obdachs beraubten Unglücklichen eingerichtet, Tausende derselben dort gekleidet und gespeiset. Bald wird Alexander der Menschenfreund ihre Hütten wieder erbaut, und sie einem froheren Lebensgenusse wiedergegeben

haben, und dankend werden ihn noch die Enkel segnen!

Die Kaufmannschaft hat grosse Verlüste erlitten, indem eine Menge Waaren, unter andern an 300/*m* Pud Zuckern, gänzlich von den Fluthen durchnässt, und grösstentheils unbrauchbar geworden sind. Viele, auf den freien Plätzen bei der Börse liegende, bloss von Planken umzäunte Vorräthe dieser Art sind verdorben, geschmolzen oder weggetrieben; auch in den eigentlichen Waaren-Häusern (Ambaren), der Krone sowohl, als der Kaufleute, haben ähnliche Schäden stattgefunden, die freilich durch das augenblickliche Steigen der Preise dieser Artikel etwas gemildert worden, doch aber bei manchen Eigenthümern schwer zu heilende Wunden nachlassen dürften. Aber die segnende Hand der Vorsehung, und des Kaisers ihm angeborne hülfreiche Menschenliebe wird auch diese sanftlindernd zu heilen wissen.

Die Umgebungen der Kaiserstadt haben durch den grausenvollen Kampf der Elemente furchtbar gelitten. Das Kaiserliche Lustschloss Catharinenhof ist mit allen seinen schönen Anlagen vernichtet, Emilianowka, die Kutujews-Insel und alle Landhäuser auf der Rigaischen Heerstrasse, bis 10 Werste weit, sind aufs furchtbarste zerstört, und viele Menschen dabei umgekommen.

Cronstadt ist nicht minder heimgesucht worden: die meisten hölzernen Häuser sind vernichtet, Kriegs- und Kauffartheischiffe in die Strassen und auf das Land geworfen, und ein Schaden angerichtet, den selbst Alexanders segenreiche Hand nur nach und nach wird vergüten und ersetzen können.

Möge die allgütige Vorsehung die Tage des erhabenen Monarchen erhalten, und Ihn, zu dem seine Millionen Völker vertrauend aufblicken, den schönen Tag erleben lassen, wo sein grosses Herz die beseligende Ueberzeugung erhält: Alle Wunden seiner Unterthanen geheilt, und sich noch den spätesten Nachkommen durch seine menschenfreundliche Fürsorge unvergesslich gemacht zu haben!

Dies der Bericht aus Petersburg.

Die Englischen Kanal-Küsten waren nicht verschont geblieben, sondern theilten das Schicksal ihrer nordöstlichen Nachbaren; aber erst später, nämlich am 23. November. Die Verwirrung über die Grösse der Unglücksfälle war dort so allgemein, dass noch einige Tage nachher das Retten der Waaren und die dargebotene Hülfe mit der grössten Unordnung fortschritt.

Wie schon erwähnt, dauerte das Ungemach der Stürme und Orkane noch im December und besonders vom 22. bis zum 31. December, ja bis zum 4. Januar 1825 in furchtbarer Wuth fort; so dass sogar das vor der Elbe stationirte, so stark erbaute und befestigte Hamburger Leuchtschiff, der Seestern genannt, mit 10 Mann seinen Untergang finden musste.

So weit die Mittheilungen der traurigsten Begebenheiten, die nur irgend in der Zeit von drittehalb Monaten eines Nachjahrs sich zutragen konnten. Aber! sollen sie *ohne* Nutzen, *ohne* Beachtung bei uns vorübergehen? Sollten wir sie nur als furchterregende, vielleicht sonst unterhaltende Erzählungen betrachten, und gar nicht auf Mittel denken, ähnliches Ungemach für die Folge weniger schädlich zu machen? Oder

glauben wir vielleicht, dass diese Natur-Erscheinungen und Zerstörungen sich entweder gar nicht wieder oder nur selten zutragen werden? — Nein! — die erlebten Naturereignisse kehren früher oder später alle wieder, Ueberschwemmungen, heftige Winde, Stürme und Orkane werden sich mit den Spätjahren, bald in diesem, bald in jenem Zeitabschnitte mehr oder minder wieder einstellen.

Es ist daher nach diesen unglückseligen Erfahrungen wohl an der Zeit, zu untersuchen, ob an der Mündung der so stark beschifften Elbe nicht durch irgend ein Unternehmen, durch irgend ein anzulegendes Bollwerk die Sicherstellung der Elb-Einschiffung mehr als bisher beschafft werden könne. Der prachtvolle Leuchtthurm zu Cuxhaven, das Leuchtschiff vor der Elbe haben schon seit mehreren Jahren heilsam gewirkt, wie denn auch der erst neulich errichtete Leuchtthurm auf der Insel Borcum vieles Unheil in diesem furchtbaren Nachjahre abgewehrt hat. Aber leider werden oft auch die bestbedachten Anordnungen in den Erfolgen nicht begünstigt und ihr Endzweck nicht selten vereitelt, wie das mit unserm Leuchtschiffe, der Seestern genannt, der Fall war; denn es ward mit aller seiner braven Mannschaft ein Opfer des ungestümen Meeres. Gerathen möchte es daher seyn, auf noch mehrere andere Mittel zu sinnen, welche die ersehnten wohlthätigen Zwecke *noch mehr* befördern helfen, und die Einschiffung unseres Stromes *zuverlässiger* und *sicherer* machen können.

Diese Mittel sollen denn in folgenden Vorschlägen nachgewiesen werden:

1) Anlegung eines Bollwerks mit Leuchtthurm oder Leuchtbaake auf Vogelsand.
2) Erbauung eines hohen Leuchtthurms auf Schaarhörn.
3) Stationirung eines zweiten Leuchtschiffes zwischen der vierten und fünften Tonne, C und D gemarkt.
4) Errichtung eines Corps von Marine-Leuten, als Rettern, zu Cuxhaven und Neuwerk.
5) Behängung der Elbtonnen an der rechten Seite mit mehreren stark tönenden, geräuschvollen Glocken.
6) Erbauung eines nicht sinkenden Schiffes.
7) Construirung einer neu erfundenen Rettungs-Maschine bei Scheiterungen.
8) Ausstattung der Schiffe mit Barometern und Thermometern.
9) Ein letztes Mittel für ein leckgewordenes und dem Zustande des Sinkens sich näherndes Schiff.
10) Erbauung der Berg'-Schalupen nach Copenhagener Art.
11) Noch andere Wünsche zum Besten des Allgemeinen.

Freilich ist zu befürchten, dass diese Vorschläge, sie mögen auch noch so begründet erscheinen, ihre Widersacher finden werden; denn es existirt unter allen Nationen eine, fast zum Sprichwort gewordene, leicht hingeworfene Abfertigung, welche lautet:

„*Es geht nicht!*"

und diese grausame Redensart verweiset und schlägt nur zu oft die heilsamsten Rathschläge zu Boden.

Wenn man indess in der Geschichte der Erfindungen sich umsieht, so wird man finden, dass diese Redensart sehr alten Ursprungs ist, und dass man schon vor mehreren tausend Jahren zu sagen pflegte: *„Es geht nicht!"* gerade in Fällen, wo es nachher *doch ging*. Wir brauchen uns gar nicht auf uralte Beispiele und Beweise zu berufen, wie auf die ungeheuren Bauten der Alten, die Pyramiden in Aegypten, den Colossus zu Rhodus u. a. m., von denen man wahrscheinlich *vor* ihrer Erbauung auch sagte: *„Es geht nicht!"* Man frage nur diejenigen unserer Zeitgenossen, die das funfzigste oder sechszigste Jahr erreicht haben, ob nicht auch sie in ihrer Jugend Manches für unmöglich gehalten haben, was nachher *doch* eingetroffen und ausgeführt worden ist. Wer z. B. vor 50 Jahren behauptet hätte, dass der Mensch über Wolken sich würde erheben können, über Land und See fortbewegen, und nach Gutdünken zur Erde sich wieder herabsenken; dem würde man nur mit einem mitleidigen Lächeln geantwortet haben. Wenn Jemand hätte vorhersagen wollen, dass Schiffe in Zukunft ohne Segel und Ruder gegen Strom und Wind über See und Fluss schnell vorwärts gehen würden; so wäre diesem Propheten wahrscheinlich kein besseres Loos geworden. — Wäre man nun noch *weiter* gegangen, und hätte vorhersagen wollen, dass in Frankreich und England Männer aufstehen würden, die an den Seeküsten, fern im Meere, die grössten Bollwerke errichten, oder gar, die ein dem Tage ähnliches Licht durch unterirdische Röhren zur Nachtzeit in Strassen und Häusern verbreiten würden; so hätte man wahrscheinlich ohne Weiteres den Ausspruch der Verrücktheit ergehen lassen. Und

dennoch hat sich seitdem erwiesen, dass Ballons über Luft und Wolken führen, Dampf gegen Strom und Wind über Fluss und Meer die Schiffe schnell vorwärts treibt, dass in Frankreich und England ungeheure See-Bollwerke grundfest gebaut worden sind, und endlich, dass in den dunkelsten Nächten ein dem Tage ähnliches Licht in Strassen und Häusern durch Gas-Stoff verbreitet wird.

Man muss daher in der Welt an nichts verzweifeln, besonders wo mit irgend einem Grund die Wahrscheinlichkeit des Gelingens im Voraus angegeben werden kann, und bei gemeinnützigen Unternehmungen Muth und Ausdauer, die zur Förderung derselben nöthig sind, nicht schon vor dem Beginnen aufgeben wollen.

An dem Erfolge zum allgemeinen Besten berechneter Bemühungen nicht zu verzweifeln, ist nun hier ganz eigentlich mein Thema, indem ich diese Vorschläge, welche sichere Maassregeln zur Rettung von Menschenleben und Eigenthum bezwecken, der ernstesten Erwägung und Benutzung empfehle, und mit Zuversicht derselben entgegen sehe. Diese Hoffnung gründet sich besonders auf die nicht genug zu preisenden Bestrebungen und Anstalten unserer hochlöblichen Behörden, welche dieselben in gleicher Absicht und mit erspriesslicher Wirksamkeit bereits angewendet und eingerichtet haben, wovon der genannte prachtvolle Leuchtthurm zu Cuxhaven, das verbesserte Licht zu Neuwerk, und besonders das seit einigen Jahren nach Englischem Muster eingerichtete Leuchtschiff *(floating light)* vor der Elbe, so wie die jetzigen Verbesserungen mit den Flaggen-Tonnen in der Elbe eben so

ehrenvolle als höchst dankenswerthe Beispiele sind. Wo schon so Vieles so einsichtsvoll und menschenfreundlich geleistet worden ist, darf man das Vertrauen hegen, dass auch noch andere Vorschläge, der Einschiffung in die Elbe mehr Schutz und Sicherheit gegen Gefahren, die noch lange nicht alle beseitigt sind, zu verschaffen, mit aufmerksamer Prüfung werden aufgenommen werden.

Um den Leser in den Stand zu setzen, diesen für die Menschheit so wichtigen Gegenstand nach allen Seiten gehörig beurtheilen zu können, werde ich mich bemühen, so weit die Umstände es zulassen, und meine Kenntnisse reichen, die obenerwähnten Vorschläge möglichst klar auseinander zu setzen.

Erster Vorschlag.

Dicht *vor* oder eigentlich *in* der Mündung der Elbe, Neuwerk und Schaarhörn gegenüber, liegt eine Sand-Insel, wovon zur Zeit der Ebbe ein bedeutender Theil, $\frac{7}{8}$ Meile lang und $\frac{3}{8}$ Meile breit, trocken wird, und während der Fluth nur 8 Fuss hoch, und theilweise vielleicht noch weniger, überschwemmt ist. Diese Sand-Insel ist bei niedrigem Wasser von Tausenden von Vögeln, die ihre Nahrung dort suchen, bedeckt, und hat wohl eben daher den Namen *Vogelsand* erhalten; obgleich sie mit grösserem Rechte *der Hamburgische See-Kirchhof* genannt werden könnte. Die Anzahl der dort seit Jahrhunderten gänzlich verunglückten Schiffe, der geopferten Menschen, und der verlorenen grossen Capitalien übersteigt alle Beschreibung. Auch den Gefühllosesten müsste eine genaue Kenntniss der jährlichen Unglücksfälle auf Vogelsand, und anderer,

die durch die Furcht vor dieser Stelle veranlasst worden sind, rühren, so wie den Gedankenlosesten zum ernsten Nachdenken bringen.

Hier nun, auf *Vogelsand*, auf dem trockneren Theile desselben, versenke man mit Steinen angefüllte alte Schiffe, und errichte auf denselben, nachdem sie sich festgelagert haben, See-Merkmale, wovon die beifolgende Abbildung (Tab. 1) eine ziemlich klare Ansicht geben wird.

Auch die Einfahrt der Themse hat wasserbedeckte Sand-Inseln, wie die Elbe; diese werden durch solche Warnungszeichen, wie die Abbildung zeigt, von den Schiffern vermieden. Jene Sand-Inseln und Merkzeichen beim Einfluss der Themse heissen:

Gunfleet	*Baak*	auf	Gunfleet	Sand
Whitaker	do.	„	Maplin	do.
Shoe	do.	„	do.	do.
Blacktail	do.	„	do.	do.
Leigh	do.	„	Leigh	do.
Roy	do.	„	Roy	do.

Die Verschiedenheit der Zeichen giebt die Stelle zu erkennen, worauf sie sich befinden. Der Sand von Maplin beim Eingange der Themse ist $3\frac{3}{4}$ deutsche Meilen lang, und hat drei Wahrzeichen. Vogelsand ist $2\frac{5}{8}$ Meilen lang und — hat gar keine!

Wäre es nun aber gar zu bewerkstelligen, eine Baak mit einem Wohnsitze für zwei Wächter und mit einer Leuchte (nach der Abbildung Tab. 2) darauf anzulegen, so würde dadurch noch mehr geholfen, und viel See-Unglück in der Nähe der Elbe, oder vielmehr in deren Mündung verhütet werden können. Dass eine solche erleuchtete Baak, wenn sie auf versenkten, mit

Steinen angefüllten Schiffen festzustellen wäre, für die Schiffahrt grossen Nutzen schaffen würde, beweist selbst die *unerleuchtete* Baak auf *Schaarhörn*, worüber die Hochlöbliche Schiffahrts- und Hafen-Deputation in Ihrer 1815 herausgegebenen Beschreibung des Fahrwassers &c. von der Mündung der Elbe bis Cuxhaven Seite 24 sich folgendermassen ausdrückt:

> „Hat ein Schiff das Unglück, im stürmischen Wetter mit W oder NW Wind auf *Vogelsand* zu stranden: so ist es gewöhniglich mit Mannschaft und Gütern *gänzlich verloren;* dahingegen auf *Schaarhörn* die Mannschaft, welche nach der Baak flüchtet, gewöhnlich *gerettet*, auch meistens Einiges von der Ladung trocken oder nass *geborgen* wird."

Wenn aber schon die Errichtung von aufstehenden See-Merkmalen oder einer Baak mit Leuchte auf der Insel Vogelsand für die Schiffahrt von äusserst glücklichen Folgen seyn würde; so darf man mit noch viel grösserem Rechte vermuthen, dass ein noch stärkeres solideres Bollwerk, als das auf mit Steinen angefüllten und versenkten Schiffen auf Vogelsand, ungleich grössere und unseren Wünschen noch mehr entsprechende Resultate liefern, und wohl gar der Schutzwehr zu Helgoland, wenn auch nach einem viel kleineren Maasstabe, zu vergleichen seyn würde.

Man erlaube dem Verfasser, in dieser so *höchst wichtigen* Angelegenheit sich noch umständlicher zu erklären, um zu einem sichern Urtheile zu gelangen.

Die Staunen erregenden See-Bollwerke zu Cherbourg, Plymouth, Cadix und an vielen andern See-Plätzen in Europa und America (wo das Local unstreitig noch

viel schwieriger ist, als auf Vogelsand) haben allen Erwartungen nicht allein entsprochen, sondern dieselben weit übertroffen. Ist es aber *dort* gelungen, warum sollte es nicht auch *an der Mündung der Elbe, auf Vogelsand,* ausführbar seyn, ein solches Bollwerk mit Leuchtthurm zu errichten, das den Schiffen zur Nachweisung, *selbst in dunkler Nacht,* zur Zeit der Stürme und Orkane diente, und in Gefahren ihnen Zuflucht und Hülfe gewährte?

Aber, wird man einwenden, der Vorschlag ist unausführbar: denn auf jener Stelle ist Flugsand *(moveable Quick Sand).* Flugsand ist nämlich der leicht bewegliche Sand, welcher durch den Strom der Elbe aus dem Innern Deutschlands *herunter* geführt, und durch die Fluth theilweise wieder zurückgebracht wird, wodurch natürlich eine Anhäufung des Sandes vor der Mündung der Elbe entsteht, und diese so verrätherischen Sandbänke gebildet werden.

Dieser Einwurf hat demnach allerdings etwas für sich; es liegt aber auch in der Natur der Sache, dass dieser Flugsand einen festen Boden zur Grundlage habe, der auf 4, 6, 8, höchstens 10 Fuss Tiefe gefunden werden muss. Sollte man nun diese feste Grundlage zu erreichen im Stande seyn; so würde die Errichtung eines für die Seefahrer so wohlthätigen festen Bollwerks mit Leuchtthurm eben so ausführbar seyn, wie man sie an so vielen Seeplätzen Europas und Nordamericas, wo *Muth* mit *Kunst* verbunden sind, anzutreffen pflegt.

Wie soll nun aber dieses Bollwerk beschaffen seyn? wie begründet werden können? Ich antworte so. Man lasse 16 viereckte Kasten von dicken eichenen 12zölligen Balken von 32 Fuss im Quadrat verfertigen, versehe

sie von innen mit dicken eisernen Stangen und sogenannten Knieen und Streben, wie sie sich bei den Grönländischen Schiffen finden. Sobald 16 dieser Kasten auf solche Weise completirt sind, führe man sie in der besten Jahreszeit, unter Begünstigung des Ostwindes und niedrigen Wassers nach dem trockensten und höchsten Theile des Vogelsandes, basire sie dicht neben einander, und verbinde sie so stark, dass eine Trennung derselben unmöglich gemacht wird. So wie diese Basiruug vollendet ist, müssen alle 16 Kasten inwendig mit Felsenstücken angefüllt, und darin mit Cement vermauert, und oben durch eiserne Anker aufs Neue an einander befestigt werden, so dass das Ganze eine *felsenähnliche Masse* bildet. Nachdem so dieses Bollwerk sich bis zum festen Boden gesenkt hat, könnten alsdann der Leuchtthurm, das Magazin für Schiffs-Bedürfnisse, und die Wohnung für die Wächter und Lampen-Anstecker darauf erbaut werden. Von dieser ganzen Idee erfolgt hiebei eine Abbildung unter Tab. 3 & 4, wobei noch zu bemerken ist, dass durch dieses Bollwerk die Wuth der Wellen und der Andrang des Wassers bei den so gefährlichen Nordwest-Stürmen gegen den Hafen von Cuxhaven und gegen die Eindeichung des Amtes Ritzebüttel bestimmt in Etwas gemildert werden würde.

Angenommen aber, dieses Werk könnte ausgeführt werden, es gelänge und entspräche allen Hoffnungen und Erwartungen: wäre dann nicht dabei zu befürchten, dass es den Strom beengen, neue Sandbänke veranlassen, und, wie man es nennt, den Strom *versetzen* möchte? Gewiss nicht! im Gegentheil erzeugt jede Beengung eine grössere Vertiefung, und befördert den reissenden Gang des Stromes.

Dass dieser Vorschlag Widerspruch finden werde, leidet wohl keinen Zweifel, zumal bei solchen, denen Local-Kenntnisse abgehen, um ein treffendes Urtheil zu fällen. Um so mehr ist zu wünschen, dass ein Gutachten der berühmtesten Deutschen, Französischen und Englischen See-Bauverständigen über die Anwendbarkeit des Vorschlages zum Bollwerk auf Vogelsand eingezogen werden möge.

Bevor aber dieser Vorschlag seine Benutzung findet, ist es nicht unzweckmässig, über die Einschiffung in die Elbe, über die damit verknüpften Gefahren, und wie man denselben, wenn auch nicht ganz, doch zum Theil vorbeugen könne, noch weiter nachzudenken. Gehen wir daher über zum

zweiten Vorschlage.

Bei der Beurtheilung dieses Vorschlags wird es besonders darauf ankommen, dass man die Lage der Einfahrt in die Elbe, so wie die Gefahren, die mit derselben verknüpft sind, sich recht anschaulich vergegenwärtige. Um dies zu erleichtern, habe ich einen Abriss der Elbmündung, wie die Beschaffenheit derselben mit Benutzung der Hülfsmittel zur Vorbeugung von Unglücksfällen zu wünschen wäre, nach meiner Angabe unter Tab. 5 verfertigen lassen, die hoffentlich eine *recht klare* Ansicht gewähren, und darlegen wird, was in dieser Hinsicht vornehmlich zu thun sey.

Der roth gezeichnete Strich giebt die Fahrt eines Schiffes an, das von London nach Hamburg segelt. Eine kurze Erzählung solcher Fahrt, wie der Verfasser sie zum öftern selbst aus mehreren Weltgegenden, in

guter und *schlechter* Jahreszeit gemacht hat, dürfte das Ganze am besten versinnlichen.

Wir wollen annehmen, dass ein Schiff Neptunus, Capitain *A.*, von der Themse nach Hamburg in dem gewöhnlich stürmischen November-Monat absegelt; der Wind ist ziemlich günstig, der Himmel aber trägt die Kennzeichen des Unwetters. In der ersten Nacht, nachdem man in See gegangen, ist alles am Bord ruhig und unbefangen. Des folgenden Tages bemerkt man schon am Capitain und Steuermann nicht mehr dieselbe sorglose Ruhe. „Sollten wir schon beim Texel seyn?" heisst es dann. Der Mast wird nun bald von dem Einen, bald von dem Andern bestiegen, um von der Holländischen Küste etwas zu erspähen; — endlich findet sich diese an. Man wird nun wieder beruhigter, und die folgende Nacht geht in dieser Stimmung vorüber. Den darauf folgenden Tag aber wird die Unruhe des Capitains und des Steuermanns stärker und sichtbarer, als vorhin; das Beobachten mit dem Fernrohr, das Versenken des Loths wechselt *fortwährend* ab. Man versucht nun auf alle Weise, Helgoland ausfindig zu machen. Doch der Tag fängt an sich zu neigen, die Luft wird dick, es beginnt zu stürmen, und erst gegen Abend gewährt man ein sternähnliches Licht, welches denn der Leuchtthurm von Helgoland ist. Bei den drohenden Witterungs-Kennzeichen würde der Capitain *A.* vom Schiffe Neptunus gerne in die Elbe zu seiner Sicherheit und zur Verhütung aller nicht vorherzusehenden gefahrvollen Ereignisse einsegeln; aber es befindet sich kein Leuchtthurm auf Schaarhörn, nichts, was ihm in der Dunkelheit der Nacht anzeigt, *wo* er sich befinde, und *wie* er die *enge*

Einfahrt der Elbe bewerkstelligen könne. Auch das Licht von Neuwerk und Cuxhaven kann zu nichts dienen: denn selbst das erstere ist zu entfernt, (über eine geographische Meile hinter Schaarhörn) und das letztere gar nicht zu sehen, da es beinahe vier Meilen entfernt ist. Wenn er aber auch das Licht von Neuwerk bemerkte, so zeigt es ihm noch nicht die *gerade* Linie an, welche er durchschneiden muss, um in die Mündung der Elbe zu gelangen, weil, um *diese* zu erhalten, ein *zweiter* Ansichtspunkt fehlt, welchen ein Leuchtthurm auf Schaarhörn gewähren, und die Richtung der *sichern* Elbeinfahrt bestimmt angeben würde.*) Die bei Tage sehr sichtbare Baak auf Schaarhörn ist in der Dunkelheit der Nacht von gar keinem Nutzen, da sie nicht zu erkennen ist. Der Capitain des NEPTUNUS also, missvergnügt, selbst beunruhigt, dass er die Elbe nicht erreichen konnte, darf nun nichts weiter wagen, er muss mit seinem Schiffe umdrehen und der offenen See zu halten. — Ein hoher Leuchtthurm auf Schaarhörn würde ihn vermocht haben, Schiff und Ladung bis nach Cuxhaven in Sicherheit zu bringen. Während der Nacht nun entsteht ein wüthender Orkan, es wird Tag, und der Capitain bemerkt zu seinem

---

*) Es ist wohl eigentlich überflüssig, zu bemerken, dass zwischen zwei Puncten nur *eine* gerade Linie statt finden kann. Vielleicht aber ist es Manchem nicht so bekannt, dass von dieser mathematischen Wahrheit nicht allein eine zuverlässige Berechnung der Schiffs-Capitaine abhängt, sondern auch zum öftern die Rettung von Menschenleben, Schiff und Ladung daran geknüpft sind. — Hat ein Schiffer bei Tage zwei Ansichtspunkte oder bei Nacht zwei Lichter am Horizont; so kann er die Gewissheit der Linie, auf der er sich befindet, bestimmen, und nun mit Hülfe der See-Charte seinem Schiffe die gehörige, zweckdienliche Richtung geben.

Entsetzen, dass der Elbstrom, Helgoland und selbst der Eyderfluss durch die Gewalt des Windes vorbei passirt sind, und — der Neptunus *strandet an der Jüt'schen Küste.*

Vorfälle dieser Art ereignen sich sehr häufig, und wären in den verschiedenartigsten Abstufungen des grösseren oder geringeren Missgeschickes anzuführen; aber schon dies wird hinreichend seyn, zu beweisen, von welchem Vortheil ein solcher Leuchtthurm auf Schaarhörn an der Nordwest-Küste des deutschen Meeres, westlich von der Elbe (s. Tab. 6) seyn würde. Es kommt dazu, dass bei diesem Vorschlage weniger Schwierigkeiten in den Weg treten, da auf Schaarhörn ein grundfester Boden ist, ganz geeignet, ein starkes Fundament darauf zu errichten. Es leidet gewiss keinen Zweifel, dass der vor 20 Jahren erbauete Leuchtthurm zu Cuxhaven, eine Zierde unseres Freistaates, für die Elb-Schiffahrt gleichfalls nicht ohne Nutzen ist. Wollte man aber dieses prachtvolle Werk jetzt zum Vorwand gebrauchen, die Anlegung eines neuen Leuchtthurms auf Schaarhörn, der nur *erneuerte Kosten* verursachen würde, zu beseitigen: so lässt sich darauf erwiedern, dass die Kosten des Cuxhavener Leuchtthurms, dessen Nutzen doch nur ein negativer ist, zu viel grösserem Vortheil auf den hier gewünschten Bau hätten verwandt werden können.

Der Mangel eines Leuchtthurms auf Schaarhörn kostet Hamburg, seinem Kaufmann wie seinem Assecuradeur, schon viele, viele Millionen; und wer vermag die Verlüste der Zukunft noch zu berechnen! Eine *einzige* sturmvolle Nacht verursacht der hiesigen Börse

oft bei weitem *mehr* Schaden, als *aller* Kostenbelauf zur Erbauung dieses Leuchtthurms betragen würde.

Vielleicht ist die bewerkstelligte Beseitigung des Extra-Lootsgeldes noch eine begründete Veranlassung mehr für alle Hamburger Schiffs-Eigenthümer, die Ausführung dieses Vorschlags auf alle Weise zu unterstützen.

Dritter Vorschlag.

Mein dritter Vorschlag besteht darin, dass auf die beengteste Stelle der nur 3/32 geographische Meile breiten Elb-Einfahrt zwischen der vierten und fünften Tonne, C u. D gemarkt, wovon die erstere die Schaarhörner genannt wird, ein zweites Leuchtschiff mit den Leuchtthürmen von Schaarhörn, Neuwerk und Cuxhaven hinreichen würde, die Schiffe, auch während der dunkelsten Nacht, sicher nach Cuxhaven zu geleiten.

Wir wollen des Beispiels wegen noch kürzlich den obigen Faden der Fahrt des Schiffes Neptunus, von dem Augenblicke an, wo es den Lichtstern oder Leuchtthurm von Helgoland ansichtig wird, wieder aufnehmen, und uns einbilden: *Es befinde sich schon wirklich ein Leuchtthurm auf Schaarhörn, es befinde sich schon in der That ein zweites Leuchtschiff zwischen der vierten und fünften Elb-Tonne.* Welche Maassregeln würde Capitain *A.* bei den furchterregenden Kennzeichen am Himmel im Monat November gegen Abend nehmen? Er würde sich, antworte ich, nach dem Lichte von Schaarhörn richten, er würde auf dasselbe zusteuern, und suchen, dieses Licht mit dem auf Neuwerk in eine Linie zu bringen; so wie er diesen Zweck erreicht hätte, würde es ihm, mit Beihülfe des

Lothes, klar werden, dass er sich *gerade vor* der Elb-Mündung, in der *schiffbaren Einfahrt*, befinde. Er würde also muthvoll vorwärts segeln, die beengteste Stelle der Elbeinfahrt nicht scheuen: weil das Leuchtschiff dort läge, und dieselbe bezeichnete. So wie er dieses Leuchtschiff passirt ist, wird die Fahrt breiter, und nichts könnte ihn verhindern, bei Ansicht der Leuchtthürme von Schaarhörn, Neuwerk und Cuxhaven, *bis in den Hafen* des letztgenannten Ortes zu seiner Sicherheit *auch in der Dunkelheit* zu gelangen, welches aber durch einen Leuchtthurm auf Vogelsand mit noch grösserer Ruhe bewerkstelligt werden könnte.

Der Verfasser ist demnach vollkommen überzeugt, dass durch die Errichtung der zwei Leuchtthürme auf Schaarhörn und Vogelsand, und Stationirung eines Leuchtschiffes zwischen den Tonnen C und D gemarkt *viele* Unglücksfälle *in* und *vor* der Elbe bis nach der Jüt'schen Küste verhindert und beseitigt werden würde.

Aber nun bleibt noch ein wichtiger Punkt zu erwägen übrig: wo sollen *die Kosten zu einem solchen Bau*, die von 2- bis 300,000 Mark betragen würden, wo sollen die jährlichen Unterhaltungskosten des Lichtes und der Wächter herkommen? und durch welche financiellen Mittel soll alles dieses bestritten werden?

Bei Unternehmungen, welche so ganz auf den Vortheil des Publikums berechnet sind, und demselben wenn sie zur Ausführung kommen, alljährlich viele Tausende des Schadens und Nachtheils ersparen, sollte ein Kosten-Aufwand von 2- bis 300,000 Mark gar nicht als Grund der Weigerung angeführt werden. Auch ist ja wohl zu glauben, dass man zur Beförderung solcher Pläne, welche die Menschenliebe und das

gerechte Mitleid eben so sehr in Anspruch nehmen, als sie ihres augenscheinlichen Nutzens wegen dem Interesse der hiesigen Börse sich besonders empfehlen, nicht weniger leicht die nöthigen Summen durch Subscription erhalten werde, als dies bei dem Bau des Krankenhofes, zur Wiederherstellung des Jacobi-Thurms und jüngst noch zur Hülfe bei den unglückseligen Ueberschwemmungen hat beschafft werden können. — Will man die, durch die vorgeschlagenen Maassregeln bewirkte Rettung eines einzigen, hier versicherten reichen Schiffes gegen dessen Scheiterung in die Waagschaale legen, und der ganze Kostenbelauf ist über und über wieder eingebracht.

Wollte man aber auch zu dem Mittel der Subscription seine Zuflucht nicht nehmen, so würde auch eine Anleihe auf schwindenden Fonds zu 5 pCt. aller Schwierigkeit abhelfen, und in Hinsicht der jährlichen Zinsen-Zahlung kein besonders zu beachtender Gegenstand seyn, da in 30 Jahren etwa die ganze Schuld getilgt seyn würde.

Die Kosten zur ferneren Erhaltung dieser Anstalten, die allerdings nicht unbedeutend seyn, und vielleicht auf 12000 Mark mehr, als bisher sich belaufen würden, müssten von den ankommenden Schiffen getragen werden, und könnten 2 bis 3 Rthlr. pr. Schiff ausmachen, und kein Schiffs-Rheder würde gegen diese geringe Abgabe, die zu seinem eigenen Besten diente, etwas einzuwenden haben.

Vierter Vorschlag.

Nach diesen drei Vorschlägen, welche eine mehr gesicherte Einfahrt in die Elbmündung zur Absicht

haben, folgt ein vierter, wie bei wirklich eintretenden Unglücksfällen Hülfe zu leisten sey. Dieser besteht darin, zu Cuxhaven wie zu Neuwerk für die Rettung gescheiterter Schiffe mit Ladungen und deren Mannschaft durch ein eigends formirtes Corps *Seeretter* zu sorgen. In unseren Mauern existirt seit mehreren Jahren eine vortreffliche Einrichtung, die schon vielen Nutzen gestiftet hat, und ihrem Erfinder zu grosser Ehre gereicht, nämlich die eines Corps angestellter Retter bei dem Ausbruch von Feuersbrünsten. Man wählt zu diesem menschenfreundlichen, aber sehr gefährlichen Berufe solche Leute, deren Rechtlichkeit und Muth erprobt sind, die von Ehrgefühl belebt, und durch physische Stärke begünstigt, sich bewogen fühlen, zum Helfen aus der Feuersnoth das Aeusserste zu wagen.

Warum sollte nun nicht auch etwas Aehnliches gegen die Wuth der Meereswogen und fürchterlichen Brandungen, gegen Sturm und Orkan angewandt werden können? Man sollte glauben, dass dieselben Mittel, welche man mit so grossem Erfolge gegen das furchtbare Element des Feuers gebraucht, mit nicht geringerem Nutzen gegen die Gewalt einer ungestümen See anzuwenden wären; und um so mehr, da das Feuer auch dem höchsten Muthe und der physischen Kraft des Menschen sehr bestimmte Schranken setzt, über welche hinaus kein lebendes Wesen wirken kann.

Nach diesem also mögte ich mir erlauben, folgende Maassregeln, zu Neuwerk und Cuxhaven einer weitern Erwägung zu empfehlen.

Man besolde vom 1. September bis ultimo März 24 Seeerfahrne, muthvolle und robuste junge Leute,

um bei jedem See-Unglücksfalle sogleich bei der Hand zu seyn, und mit eigens dazu erbaueten Bergungs-Böten und den Rettungs-Maschinen (s. Tab. 7, 8 u. 9) sich unverzüglich dahin zu verfügen, wo eine Scheiterung statt gefunden hat, oder wo ein Schiff in Gefahr, und schon von den Brandungen umgeben ist. Durch die eigene Construction der Bergungs-Böte vor dem Ertrinken geschützt, würden sie um so weniger jedes Mittel und Wagestück zur Hülfe scheuen, wenn man auf die glücklichen Erfolge ihrer Anstrengungen eine Prämie, eine Ehren-Medaille oder dergleichen aussetzte, welche das Ehrgefühl wecken, und das eigene Interesse in Anspruch nehmen würden. Es müssten aber diese Leute zugleich auch unter *obrigkeitlicher Autorität* stehen und handeln, und zahlreich genug seyn, um den verderblichen Raubvögeln, welche unter dem Namen der *Berger* Hamburg so grosse Summen kosten, imponiren, und die anlockende Beute ihnen abjagen zu können. Dann würde auch diese Einrichtung dem Kaufmann wie dem Assecuradeur auf das bedeutendste vortheilhaft seyn, da nicht allein die Erhaltung des Lebens und des Eigenthums, sondern auch die Beseitigung eines schwer drückenden Bergelohnes und so mancher andern diebischen Betriebe, welche bei Scheiterungen statt finden, dadurch beschafft werden würde. Es versteht sich übrigens von selbst, dass diese Retter gut besoldet, und ganz besonders honorirt werden müssten, wenn ihre Kühnheit, es sey nun mit oder ohne Erfolg, auf eine ausgezeichnete Weise sich erwiesen hätte. Wenige Jahre des Versuchs dürften hinreichend seyn, das Publicum von der grossen Nutzbarkeit und Heilsamkeit dieser Einrichtung zu überzeugen.

Das so bejammernsvolle Schicksal, das den Capitain *Behn* mit seiner Equipage betroffen hat, u. a. m. würde wahrscheinlich, selbst in Ermangelung des grossen Bootes, nicht statt gehabt haben, wenn das vorgeschlagene Corps der Retter, Bergungs-Böte und Rettungs-Maschinen zu Cuxhaven und Neuwerk schon existirt hätten.

Fünfter Vorschlag.

Die öffentliche Bekanntmachung der Hochlöblichen Schiffahrts- und Hafen-Deputation, dass die See-Tonnen von der äussersten Spitze des Vogelsandes bis vor Cuxhaven auf der Elbe eine zweckmässigere Einrichtung erhalten sollen, hat bei allen Schiffahrts-Kundigen um so grössere Freude erregt, da die bisherige Form und Beschaffenheit derselben dem eigentlichen Endzweck, für welchen sie hingelegt waren, nicht entsprachen. Bei stillem, hellen und klaren Wetter konnten die bisherigen Warnungs-Tonnen bei dem Ein- und Auslaufen der Schiffe allerdings von Nutzen seyn, um zwischen den mit Wasser überlaufenen Sandbänken zur Richtschnur zu dienen. Aber bei dunklem bezogenen Himmel, nach Sonnenuntergang, bei stürmischem Wetter, aufgeregten und sich thürmenden Meereswogen leisteten unsere Elbtonnen an der Mündung nicht, was sie leisten sollten. Umhüllt von den Wellen, von ihnen fortwährend umhergeschleudert, und mit seifenartigem Schaume bedeckt, blieben sie nach der bisherigen Beschaffenheit bei der Schnelle des Segelns und der Heftigkeit des Stromlaufs zum öftern, wegen ihrer Niedrigkeit, unbemerkt. Dazu kömmt noch die so leicht eintretende Verwirrung des Capitains, ob das Schiff

rechts oder links von der etwa bemerkten Tonne gesteuert werden solle; denn die einzige Auszeichnung war bisher die *weisse* Farbe der Tonne, mit einem kleinen Flügel, welche den einsegelnden Schiffern die linke Seite bezeichnete. Diese *weisse* Farbe der Tonne aber ging in's *Schwarze* über, und das besonders seit Aufhebung der Stelle eines Tonnen-Legers, welcher früher mit der Bedingung, die Tonnen zu reinigen, und die weisse Farbe auffallend sichtbar zu erhalten, angestellt war. Sobald die rechte und linke Seite nicht durch eine Abzeichnung bemerkt werden kann, so schwankt der Schiffer in Ungewissheit; hauptsächlich, wenn er, durch Noth gezwungen, in die Elbe ohne Lootsen einlaufen muss, da alle Zurechtweisung ihm fehlt und gestört ist.

Die jetzigen, von der Hochlöblichen Schiffahrts- und Hafen-Deputation getroffenen Verbesserungen und leicht zu bemerkenden Kennzeichen der rechten oder der linken Seite, werden den Schiffern zur Fahrt ihres richtigen Weges sehr zweckdienlich seyn; sie werden die bisher Statt gefundenen Täuschungen beseitigen, und gewiss bessere Resultate liefern.

So angenehm und erwünscht nun aber den Seefahrern, wie der ganzen Kaufmannschaft, diese zweckmässigere Einrichtung auch seyn mag; so wäre doch vielleicht noch etwas anzubringen, welches auch bei dunkler Witterung, in der Dämmerung, ja selbst bei Nacht, die Tonnen oder deren Flügelstangen, ohne dass man sie gerade sehen könnte, bemerkbar machten, welches anzeigte, *wo* sich das Fahrwasser befände, und zugleich auch die rechte oder die linke Seite angeben könnte.

Behinge man nämlich diese Flügelstangen mit starkklingenden, Geräusch machenden Glocken (s. Tab. 10); so würden sie sich dadurch vernehmbar machen, die Stelle anzeigen, wo sie liegen, und dem Gehöre das bei der Dunkelheit gewähren, was das Gesicht bei Tage bemerken kann. Durch die ununterbrochene bald grössere, bald geringere Bewegung der Wellen und des Stromes würden diese Glocken auch fortwährend läuten, und ein solches Getöse auch in einiger Ferne von den Schiffern bemerkt werden können, welches selbst am Tage, bei dunkelm oder stürmischem Wetter, von Nutzen seyn müsste.

Es wäre zu wünschen, dass wenigstens der Versuch dieser nicht kostspieligen Veranstaltung gemacht würde, und sollte es durch Erfahrung von den Schiffern als etwas Nutzloses und Unbrauchbares erklärt werden, so würde die Abänderung desselben ohne grosse Kosten-Schwierigkeiten getroffen werden können.

Die Tonnen, gemarkt C und D, wovon die erste die *Schaartonne* heisst, wären gleichfalls mit Glocken zu versehen; und könnte man diese durch einen besondern Ton auszeichnen, so würde das darum sehr nützlich seyn, weil gerade *dort* die *gefährlichste* und *beengteste* Stelle des Elb-Fahrwassers an der Mündung ist. Wie gesagt, möge die nähere Würdigung dieses Vorschlages, als eines Versuchs, den See- und Fluss-Schifffahrts-Kundigen überlassen bleiben.

Bis indessen früher oder später alle bisher erwähnten Vorschläge in Erwägung gezogen werden, bis auf Schaarhörn ein hoher Leuchthhurm erbauet wird, u. dgl. haben wir an unserm Leuchtschiffe, welches bei irgend erträglichem Wetter sich vor der Elbe aufhalten kann,

allerdings ein Palliativ-Mittel, das schon bei mehreren Gelegenheiten grossen Nutzen gewährt hat. Schade nur, dass es bei heftigen Stürmen und Orkanen an dem gefahrvollen, übrigens aber sehr zweckmässig gewählten Stations-Orte, wo es vor Anker liegt, mit seiner 10 Mann starken Besatzung so leicht dem Wegsinken ausgesetzt ist, wie es am 26. Decbr. dieses Jahres 1824 auf eine höchst traurige Weise der Fall war.

Nach dieser unglückseligen Erfahrung und vieler andern ähnlichen ist die Frage, ob es denn nicht möglich seyn sollte, ein Schiff so einzurichten, dass das Wegsinken fast unmöglich gemacht werden könnte? — Ich glaube, diese Frage bejahend beantworten zu können, und fühle mich daher veranlasst, zu den früheren Vorschlägen noch folgenden zum Besten der Menschen-Errettung hinzuzufügen, und der aufmerksamen Prüfung dringend zu empfehlen.

Sechster Vorschlag.

Man erbaue nämlich jedes Stations- oder Passagier-Schiff (auch Paquet-Boot genannt) kurz, solche Schiffe, die keine Ladung zu führen haben, so, dass das Innere des Rumpfes aus völlig verzimmerten, stark verdichteten, kalfaterten und von dem Schiffe selbst abgesonderten Kasten bestehe, und eingetheilt sey. Wir wollen annehmen, dass ein Schiff von 80 Lasten im Unterraum 24 verzimmerte durch befestigte Balken niedergehaltene Kasten enthielte, deren jeder einzelne 8 Fuss lang, 8 Fuss breit und 4 Fuss hoch wäre. Ist nun ein jeder dieser Kasten im Einzelnen so verzimmert und so kalfatert, als wenn er allein das Wasser selbständig abzuhalten hätte, oder deutlicher, als wenn

er bestimmt wäre, wasserdicht herumtreiben zu können, so ist bei dieser Construction an kein Wegsinken des Schiffes zu denken: denn die eingeschlossene Luft dieser Kasten ist ja viel leichter, als das Wasser, verhält sich wie 800 zu 1, und folglich hält sie das Schiff oben, und keine Gewalt würde es zum Sinken bringen. Der Verdeutlichung wegen erfolgt hiebei die Abbildung eines solchen mit Kasten versehenen Schiffes. (s. Tab. 10.)

Sollte man einwenden, dass doch immer ein Leck möglich wäre, und dass in diesem Falle diese ganze Einrichtung ohne Nutzen seyn würde; so ist darauf zu erwiedern, dass dieses Leck auf die 28 verschlossenen Kasten keinen Einfluss haben würde, ja dass, wenn auch einige derselben schadhaft geworden, und selbst Wasser zuliessen, die übrigen doch noch vollkommen hinreichend seyen, das Schiff über dem Wasser zu erhalten; — nicht zu gedenken, dass bei dieser Einrichtung ein Leck viel eher ausfindig gemacht, verstopft und reparirt werden kann.

Es scheint dieser Vorschlag einer ganz besonders nachdrücklichen Empfehlung werth zu seyn, und ich wage es, um so mehr darauf aufmerksam zu machen, da die Idee *nicht die meinige* selbst ist, wenn auch die Veränderung, die in der Construction vorgenommen werden muss, und die jetzt zu hoffende Ausführbarkeit und Anwendbarkeit derselben von mir näher bezeichnet worden. Die Idee selbst ist das Eigenthum des in der ganzen Welt berühmten und unvergesslichen Dr. *Benjamin Franklin*, dem die Menschheit schon so viele andere heilsame Erfindungen und Einrichtungen zu verdanken hat. Wer kennt nicht diesen grossen

Weisen, der, wie man sinnreich sich ausgedrückt hat, *dem Himmel den Blitz entriss, und die Welt den Tyrannen!* *) — das erstere durch seine Erfindung der Blitzableiter, das letztere durch die Unterzeichnung des Pariser Friedens 1783, in welchem die Unabhängigkeit Nord-Amerika's anerkannt wurde? So wie der gesunde Blick dieses grossen Mannes überall auf das Practische, auf das im Leben Anwendbare und Heilsame gerichtet war; so enthalten alle seine Musterschriften einen Schatz voll gediegener Lebensweisheit und Welt-Erfahrung, aus welchem alle folgenden Geschlechter die wohlthätigsten Lehren und Benutzungeu ziehen können. **)

Diese bisher empfohlenen Mittel, wie Unglücksfällen zur See, und hauptsächlich in der Nähe der Elb-Mündung vorzubeugen sey, führen uns natürlich weiter zu der Frage: Wie kann der Mensch, der die See befährt, auch bei Scheiterungen der Schiffe auf die wahrscheinlichste Weise dennoch das Leben retten? und wie kann man die traurigen Unglücksfälle, wovon das Nachjahr 1824 so viele Beispiele geliefert hat, möglichst verhüten?

Leider sind die bisher erfundenen Rettungs-Maschinen bei Scheiterungen höchst unvollkommen und

---

*) Eripuit coelo fulmen, sceptrumque tyrannis.

**) Daher die von ihm selbst verfasste Grabschrift, wie sonderbar sie auch lautet, die einfache Wahrheit andeutet:

„Hier liegt der Leib Benjamin Franklins, eines Buchdruckers, — gleich dem Deckel eines alten Buches, aus welchem der Inhalt herausgenommen, und der seiner Inschrift und Vergoldung beraubt ist, — eine Speise für die Würmer. Doch wird das Werk selbst nicht verloren seyn, sondern — wie er glaubt und hofft — dermaleinst erscheinen in einer schönern Ausgabe, durchgesehen und verbessert von dem Autor."

unzureichend, und, so weit mir bekannt ist, hat ihre Nutz-Anwendung sich noch auf keine Weise bewährt. Dem Verfasser sind überhaupt nur drei Erfindungen von Rettungs-Maschinen bekannt, nämlich

1) die Englische Schwimm-Jacke,
2) das Abschiessen der Taue, um mit dem Ufer zu communiciren, und
3) der in Liebau erfundene Rettungs-Drache.

Was die erste Erfindung betrifft, nämlich die Englische Schwimm-Jacke, so mag diese in der heissen Zone zu jeder Jahreszeit, oder in der kältern während der heissen Sommertage, wo aber selten ein Unglück zur See sich zuträgt, von einigem Nutzen seyn; wenn auch nicht zu läugnen ist, dass sie in allen Climaten immer mit tödtender Abmattung verknüpft seyn müsse; denn der Unglückliche, der sich den Wellen übergeben hat, muss sich fortwährend darin bewegen, und kann in dieser Lage weder Ruhe noch Schlaf finden. Wenn wir aber vollends die kalte Temperatur unseres Clima's im 54sten Grade nördlicher Breite in Erwägung ziehen, wenn wir die kalte Luft und das Erstarrung bringende Wasser bedenken; so ist jene Schwimm-Jacke fast durchaus ohne allen zweckdienlichen Nutzen; im Gegentheil trägt sie nur dazu bei, einen fürchterlichen Todeskampf zu verlängern, weil der Verunglückte, der in der See schwimmt, nun freilich nicht eigentlich ertrinken kann, aber langsam abstirbt an den Folgen der Erkältung und Ermattung, und *als Leichnam nachher den Myriaden von Seebewohnern zum nährenden Köder dient.*

Das zweite Rettungs-Mittel ist gleichfalls Englischer Erfindung: nämlich eine Leine, die ohngefähr

einen halben Zoll dick ist, vom Lande ab und über das gescheiterte Schiff zu schiessen, dem man Hülfe leisten, und mit dem man auf diese Weise eine Communication eröffnen will. Dieses Mittel scheint noch das beste von diesen dreien, auch hat es sich bei mehreren Gelegenheiten der Scheiterungen als nützlich und brauchbar bewährt, denn ganze Schiffs-Mannschaften sind auf diese Weise an der Englischen Küste dem Wassertode entrissen worden. Aber nichts desto weniger kann man auch nicht in Abrede seyn, dass diese Hülfsleistung sehr einseitig und von vielen Schwierigkeiten begleitet ist. Diese entstehen besonders, wenn ein Schiff in der Nacht strandet; wenn es an einer unbewohnten Küste verunglückt u. dgl., und endlich entspricht diese Erfindung ihrem Endzweck auch deshalb noch sehr unvollkommen, weil die Seeküsten, mit Ausnahme von England, nicht überall, und nur an wenigen Plätzen, mit diesem Abschiessungs-Apparat versehen sind; des häufigen Fehlschiessens, als einer bedeutenden Widerwärtigkeit, nicht zu gedenken.

Die dritte Erfindung ist erst vor einigen Monaten zu Liebau gemacht worden, und besteht in einem fliegenden Drachen, der vom Schiffe aus ans Ufer abgerichtet wird. Die nähere Beschaffenheit dieses Drachens ist noch nicht hinreichend bekannt, doch soll sie, allen Berichten zufolge, den gewünschten Erwartungen *nicht* entsprochen haben.

Jeder Menschenfreund muss es daher innigst wünschen, dass noch sonst etwas ausgemittelt werde, welches allen Bedürfnissen bei Strandungen und Scheiterungen leichter und vollkommener abhelfe, als wir bisher gefunden haben.

Natur und Erfahrung sind die besten Lehrmeisterinnen der Menschen, und was wir wissen, ist aus *ihnen* geschöpft worden. So hat es sich auch in diesem furchtbaren Nachjahre von 1824 gezeigt, dass die, einem Wunder gleichende Rettung mehrerer gescheiterten Seeleute mitten unter den Brandungen möglich geworden ist, und die Art derselben hat den Verfasser darauf gebracht, die *Mittel*, wodurch sie sich gerettet haben, genau zu untersuchen, und dem Leitfaden zu folgen, welchen gleichsam die gütige Vorsehung selbst den Menschen zur Befolgung und Benutzung bei Scheiterungs-Vorfällen angegeben hat. Damit meine Idee in dieser Hinsicht klar werde, wird es nicht unzweckmässig seyn, wenn ich zuvörderst versuche, diesen wichtigen Gegenstand gehörig zu verdeutlichen, und zu erinnern, wie und auf welche Art die Unglücksfälle zur See sich eigentlich zutragen, und wie es in der Natur der Sache liegt, dass die Gescheiterten gemeiniglich Opfer des Untergangs werden.

Stürme, und besonders Orkane, regen die ungeheuern Massen der See-Wogen furchtbar auf, ja sie erheben sie zu einer bergähnlichen Höhe. Alles, was nun auf ihnen fluthet, muss mit dem Sturme fort, und so lange die Tiefe des Wassers es erlaubt, so lange kein Widerstand von Seiten des Schiffes statt findet, geht alles gut; das Schiff bleibt unversehrt, und die Mannschaft erhalten. So wie aber Küste und Sandbänke erreicht werden, und also ein Widerstand gegen Sturm und Orkan eintritt, so sind wenige Stunden, oft nur wenige Minuten hinreichend, das Schiff zu zertrümmern.

Könnte nun der am Bord sich befindende, von den ihn umgebenden Gefahren geängstete Mensch sich einer Maschine anvertrauen, die der Wuth des Sturmes und der Wellen keinen Widerstand leistete, sondern von ihnen fortgeschleppt würde; so ist durchaus nicht zu bezweifeln, dass Orkan und Woge ihn an ein Ufer schleudern, oder auch bei plötzlicher Umspringung des Windes nach Verlauf einiger Stunden, — freilich vielleicht auch einiger Tage — an Bord eines Schiffes geleiten würden.

Indem ich nun *der* Art gefolgt bin, wie jene Unglücklichen, welche am 4. November vor der Elbe scheiterten, gerettet worden sind, theile ich hiemit nach eigener Erfindung, mit beifolgender Zeichnung No. 7 und 8 meinen

siebenten Vorschlag

dem Publicum mit.

Er besteht in einer neuen Rettungs-Maschine, bootartig gebaut, hat einen doppelten Boden, dessen unterster Raum durch angebrachte Löcher das Wasser zulässt, und dadurch das Umschlagen (durch die Schwere nach unten) verhindert. Der oberste Raum ist bedeckt, und das Ganze gross genug, etwa sieben Mann aufzunehmen. In der Mitte des Decks befindet sich eine etwas erhabene Oeffnung mit einem wasserdichten ledernen Beutel, der um den Leib des darin Sitzenden fest zusammen gezogen werden kann, so dass er bis auf den grössten Theil des Körpers trocken bleibt, und zu beiden Seiten mit den an dem Boote befestigten Rudern, der Maschine in etwas Richtung geben kann. Oben auf sind Ringe angebracht, um zwei Mann, die

dort liegen, mit den Armen darin verschlungen, fest zu halten; auch ist das Deck selbst mit einem sogenannten *Sett-Bord* zur Gegenstützung des Körpers versehen, so wie auch mit einem Ueberschlag-Riemen, worunter man sich begeben kann.

Die oberen Theile der Seiten dieser Maschine sind mit starkem Kork gefüttert, hinten und vorne sind Ringe befestigt, worin Leinen von Einem Zoll Dicke, und von bedeutender Länge angebracht werden um diese Maschinen fest zu halten, und entweder von dem gescheiterten Schiffe ans Ufer, oder vom Ufer an das gescheiterte Schiff fortgeschickt werden zu können.

In dem Innern des Bootes, zwischen dem Deck und dem ersten Boden, sind Vorraths-Behältnisse für Durst- und Hungerstillende Materialien. Vom Deck herunter an den Seiten des Bordes hängen Ringe, welche auch die Herumschwimmenden über dem Wasser halten würden, wenn die Maschine selbst von Menschen schon besetzt wäre.

So weit die Beschreibung dieser neuen Rettungs-Maschine, von der ich mir die schmeichelhafte Hoffnung mache, dass sie das leisten werde, was bei den bisherigen Rettungs-Mitteln noch nicht in Erfüllung ging, und wonach man sich vergebens gesehnt hat. Da sie nur einen kleinen Platz am Bord eines Schiffes einnehmen würde, so kann dies für den Gebrauch keine Schwierigkeit verursachen, und es wären daher nur die Kosten noch zu berücksichtigen, welche auf circa 170 Mk. sich belaufen könnten, folglich für den wichtigen Endzweck der Erhaltung der Equipage ohne grossen Belang. Die Maschine selbst aber gewährt den Vortheil, die Mannschaft entweder an ein Ufer

oder früher oder später an ein sie aufnehmendes Schiff zu führen, so wie sie auch dazu benutzt werden könnte, vom Lande aus den in grosser Gefahr sich befindenden oder schon gescheiterten Schiffen durch eine Leine zugeführt werden zu können. Helgoland, Neuwerk, Cuxhaven, Kronprinzen Koog müssten mit solchen Rettungs-Maschinen versehen seyn. Damit aber das Publicum von der ganzen innern und äussern Einrichtung dieser Maschine genau in Kenntniss gesetzt werden könne, ist die Veranstaltung getroffen worden, dass eine dergleichen, nach meiner Angabe gebauete Maschine an einem dazu geeigneten Orte öffentlich als Probe gezeigt, und damit manövrirt werde. Möge der Erfolg dieses neuen Versuchs den Wünschen und Absichten, welche dabei zum Grunde liegen, entsprechen; in der allgemeinen Freude, welche sodann darüber entstehen müsste, würde der Erfinder selbst auch seinen schönsten Lohn finden.

So sehr es aber auch zu wünschen ist, dass alle Schutz- und Rettungs-Mittel möglichst benutzt werden, so darf man es sich doch auch nicht verhehlen, dass Vieles, sehr Vieles, von den *Schiffern selbst* und von deren *vorsichtigem Betragen* abhängt, wodurch manchem Unglück schon im Entstehen vorgebeugt, und eine Reihe von unzuberechnenden unglückseligen Ereignissen für Schiff, Ladung und Mannschaft vermieden werden kann. Zu einem der grössten Missbräuche bei der Schiffahrt gehört alles übereilte und unüberlegte in See stechen der Schiffs-Capitaine in später Jahreszeit, bei zweideutigen Winden und ungünstigen Witterungs-Aussichten. Dieses Verfahren ist immer äusserst gefährlich, besonders in schlimmer

Jahreszeit, wovon auch der 3. November dieses Jahres leider ein *furchtbares*, hoffentlich aber ein *abschreckendes* Beispiel geliefert hat. Nur die schützende Hand der Vorsehung, welche damals waltete, konnte eine der reichsten Flotten, die je von Hamburg expedirt worden sind, vom Untergange retten. Man wird freilich einwenden, dass Wind und Wetter nicht mit Bestimmtheit voraus zu sehen sind, und dass ein anhaltend günstiger Wind von 24 Stunden das Schiff wenigstens ausser Küsten-Gefahr bringe. So wahr dieses auch seyn mag, und zum Theil als Rechtfertigung gelten kann, so glaube ich doch, dass der folgende

achte Vorschlag

nicht ohne Nutzen würde angewandt werden können. Dieser empfiehlt nämlich die Nachahmung der bei den grossen Englischen Schiffen, besonders den Ost- und Westindien-Fahrern, gebräuchlichen Vorsichts-Maassregel, eigentlich zum Schiffs-Gebrauch verfertigte Barometer und Thermometer am Bord mit sich zu führen. Diese Instrumente dienen den Schiffs-Capitainen dazu, den Grad der Temperatur und Luftschwere anzugeben, und sind ihnen ein Anzeiger, wonach sie ungefähr berechnen können, ob auf die Fortdauer des Windes und der Witterung gerechnet werden könne, und ob es also gerathen seyn möge, in See zu gehen oder nicht. Die Kosten, solche Witterungs-Gläser anzuschaffen, sind, wenn man die Wichtigkeit des Gegenstandes erwägt, nicht bedeutend, und werden durch die Belehrung, welche sie in Hinsicht der Absegelung gewähren, gar bald ersetzt. *)

*) Diese Schiffs-Barometer und Thermometer sind bei den Herren *Harris & Campbell* hieselbst, so gut wie in London, zu haben.

Neunter Vorschlag.

Wer auch nur einmal die See befahren hat, weiss, dass besonders die Einbildungskraft nicht selten von bösen Erwartungen und Möglichkeiten, die sich mit dem Schiffe mitten auf der See zutragen, und von der Furcht vor Gefahren, die eintreten *können*, gequält wird, die auch den beherztesten Capitain ausser Fassung zu setzen vermag. Einer der schrecklichsten Zufälle für ein Schiff ist unstreitig das Ueberkommen eines Lecks, nämlich eines solchen, welcher ein immerwährendes Pumpen nothwendig macht, und wobei die Mannschaft so ermattet werden kann, dass sie Gefahr läuft, der Fortsetzung ihrer Arbeit entsagen, und sich in das traurige Schicksal, dass das Schiff versinke, ergeben zu müssen. Es würde sehr überflüssig seyn, der gewöhnlichen und so bekannten Mittel zu erwähnen, welche man im Fall eines Lecks anzuwenden gewohnt ist; eins aber giebt es, welches vielleicht nicht so allgemein bekannt, oder doch wenigstens nicht auf der Mehrzahl der Schiffe vorräthig seyn möchte.

Dieses sehr einfache Mittel, noch anwendbar, wenn alle übrigen schon unwirksam geworden sind, besteht darin, dass sich ausser den gewöhnlichen Segeln noch eines, aber ein sehr grosses, von grobem Segeltuche am Bord befinden muss, welches mit Wolle oder Werg beheftet, im äussersten Fall unter den Boden des Schiffs gezogen wird, und auf diese Weise das nicht auszufindende Leck von aussen bedeckt und verstopft. Denn der Andrang des Wassers und das Ansaugen desselben, das durch den Druck der Luft nach dem Leck hin bewirkt wird, sind so heftig, dass das Segel selbst mit schliessender Gewalt sich andrängt, und die

Dichtigkeit des Schiffs einigermassen wieder herstellt oder wenigstens die Gefahr des Versinkens hemmt. Vor einigen 50 Jahren kannte man diese Hülfe nicht; der berühmte Weltumsegler, Capitain *Cook*, war der Erste, der es anwandte, nachdem sein Schiff in der Nähe von Neu-Holland, im friedlichen Ocean, während 24 Stunden auf einen Felsen gerathen, dann freilich wieder flott, aber so leck geworden war, dass es mit drei Pumpen kaum über dem Wasser gehalten werden konnte. Vermöge des untergeschlagenen Segels, mit Wolle und Werg beheftet, gelang es ihm, das Schiff zu retten, und es weit über See in den Hafen zu bringen.

Zehnter Vorschlag.

Es ist auffallend, wenn man so oft bemerkt, dass die wohlthätigsten Anordnungen bereits lange hie und dort existiren, und hinwiederum in Gegenden, welche oft keine 50 Meilen weit entfernt liegen, gar nicht anzutreffen sind. So hat man z. B. in Copenhagen und in mehreren andern Seehäfen Bergböte oder sogenannte Bergungs-Chaloupen, die durch ihre vortreffliche Bauart gegen Sturm und Orkan, gegen Strom und Woge ankämpfen und ausdauern können. Sie sind

circa 27 Fuss lang,
7 „ breit und
2½ „ tief,

inwendig und auswendig mit Kork stark ausgefüttert, können sieben Mann bequem fassen, sechs zum Rudern und einen zum Steuern. Diese Chaloupen werden dazu gebraucht, sich an Bord der in See erscheinenden Schiffe zu begeben, und sich besonders dorthin zu verfügen, wo die Hülfe am nothwendigsten zu seyn scheint

Die Mannschaft einer solchen Chaloupe besteht aus den erfahrensten Seeleuten, und sie ist um desto beherzter, da für den Verlust ihres Lebens wenig zu fürchten ist; denn wenn auch das Fahrzeug voll Wasser schlägt, so treibt es dennoch bedeutend über der Oberfläche desselben, und das Wasser kann nachher wieder ausgeschaufelt werden. Das Nasswerden, woraus der Seemann sich wenig macht, ist das einzige unbedeutende Ungemach, dem er ausgesetzt ist, und das für ihn durch den Reiz des Gewinnes über und über aufgewogen wird.

Die Einrichtung solcher Bergungs-Chaloupen scheint demnach der Empfehlung höchst werth zu seyn, besonders zu Cuxhaven und Neuwerk; späterhin vielleicht mit noch grösserem Erfolge auf Schaarhörn, wenn nämlich dort ein Leuchtthurm angelegt werden sollte.

Man würde das oben in dieser Schrift vorgeschlagene Corps der See-Retter, so wie auch die angerathene Rettungs-Maschine, mit dieser Einrichtung in Verbindung setzen können; so dass diese Rettungs-Maschine (welche in der Chaloupe hinreichend Platz fände) dort zu gebrauchen wäre, wo die Brandung das Annähern der Chaloupe selbst verhindern möchte.

Es giebt überhaupt noch so manches Andere, was dem Nutzen Aller, sowohl zur See als zu Lande, entsprechen, und denselben befördern würde, und doch bleibt es, wie nahe es auch liegt, unbeachtet. Es ist freilich zu verwundern, wie dieses mit der Vernunft, mit dem eigenen Vortheil, gereimt werden könne. Aber wer kennt nicht die Macht der Gewohnheit, und das steife, hartnäckige Beharren an dem Alten, an der behaglichen Gemächlichkeit, welche so mancher Ver-

besserung in den Weg tritt, und häufig die besten Mittel zur Abhülfe herrschender Uebel zurückweiset! So findet z. B. auch die Annahme der Bedingung *„frei von Avarie-Grosse, in sofern solche in Schäden an Schiffen besteht,"* noch fortwährond Schwierigkeiten; so wie die Wiederanstellung eines zweiten Agenten für hiesige Assecuradeure, welcher doch ohne Zweifel, und vorzüglich in den unglücklichen Monaten October, November und December von dem grössten Nutzen gewesen seyn würde. Durch diese Ermangelung eines zweiten Gehülfen haben wir leider die Inspection, wie die Ober-Aufsicht bei wichtigen Strandungs-Fällen in unserer Nähe, entweder Fremden *à la bonne aventure*, oder die Sache selbst ihrem Schicksal überlassen müssen. — Die so zweckdienliche Schiffs-Signal-Nummer ist freilich hier, und selbst in Altona, grösstentheils adoptirt worden: aber mit einer Einrichtung, welche bedeutend von der, von dem Verfasser vorgeschlagenen Form abweicht, und die theils um Vieles kostspieliger ist, theils bei weitem dem eigentlichen Endzweck nicht entspricht. Statt eines zwischen zwei Stäben befestigten Segeltuches, worauf die Nummer mit schwarzen sieben Fuss langen Zahlen auf weissem Felde ausgespannt seyn sollte, und so dem vorbeipassirenden Schiffe, ohne, wie die jetzigen Nummerflaggen, umher zu flattern, gezeigt werden könnte, lässt man jetzt Flaggen verfertigen, die mehr zum Prunk, als zum Nutzen dienen, und 20 Rthlr. kosten, während die wirklich Nutzen gewährenden nur 4 bis 5 Rthlr. betragen würden. So grosse Schwierigkeiten findet der Kampf mit der hergebrachten Gewohnheit, für welche sich in der alltäglichen Anwendung eine Art von heiliger Scheu fest-

setzt, und gegen welche alle Ueberzeugung und Darlegung besserer Gründe so oft keine Ueberlegenheit zu gewinnen vermag!

Bis dahin nun ginge dieser Bericht über die Vorfälle des Jahres 1824, so weit dieselben die Ehrbare hiesige Kaufmannschaft interessiren. Wir schliessen daran noch einige *Wünsche*, deren Erfüllung nicht minder, als die vorhergegangenen Vorschläge, auf das Wohl und die Vortheile des hiesigen Handels-Interesse berechnet sind.

Diese Wünsche beziehen sich nämlich

1) darauf, dass das Schiffs-Register-Buch der hiesigen Assecuradeure, so wie in England, gedruckt und öffentlich bekannt gemacht werden möge. Eine solche Maassregel würde jeden Kaufmann und Verlader genau unterrichten, welchem Schiffe er für seine Waaren den Vorzug geben sollte; es würde verhindern, dass er nicht durch Unkunde eines schlechten Schiffes gezwungen würde, entweder selbst den Risico zu laufen, oder zu einer übermässigen Assecuranz-Prämie ihn decken zu müssen. Für den hiesigen Assecuradeur kann die Publicität der Schiffs-Classificationen nicht anders, als von Nutzen seyn, indem alsdann Versicherungen auf *zweideutige* Cascos seltener vorkommen würden, da sie keine Ladung fänden. Es lässt sich auch kein zu rechtfertigender Grund angeben, warum *hier* eine Verheimlichung für die Assecuradeure mit einigem Vortheile statt finden sollte,

2) Mit den Bedingungen auf Zuckern von Brasilien, besonders von Bahia und Pernambucco, dürfte es rathsam und zu wünschen seyn, *einmüthig* und *einstimmig* zu verfahren, und sie nicht anders, als frei von 10 und 15 pCt. Untergewicht zu zeichnen. Denn eine unglückselige vieljährige Erfahrung hat bewiesen, dass die so häufig zu bezahlende Beschädigung, *Avarie particulière*, oft *älter* (mitunter freilich auch *jünger*), als die Seereise ist. Gemeiniglich werden die Zuckern schon im misslichen Zustande und schlecht conditionirt verladen, wozu denn der dortige Mangel an Magazinen und dass die Waare jeder Witterung Preis gegeben wird, wohl am meisten beitragen mag. So lange es nun noch im Auslande Unerfahrene, Leichtgläubige und Willfährige geben wird, dürfte es an Versicherungen zu 3 und 5 pCt. Untergewicht nicht fehlen; aber es steht zu erwarten, dass traurige Resultate diesen Missbrauch endlich beseitigen werden, — und bis dahin kann man denn die Assecuranz-Concurrenz auf Zuckern von Brasilien, ohne unsern Schaden, den Fremden gerne *allein* überlassen.

3) Eine bestmögliche Verbesserung unseres Quarantaine-Hafens zu Cuxhaven, und die von dem Verfasser früher vorgeschlagenen Korn-Magazine bleiben noch fortwährend der Gegenstand frommer Wünsche.

Der Grasbrook, und noch besser der Hamburger-Berg, würden sich zur Anlegung von zweckdienlichen Korn-Speichern vortrefflich eignen, und in Hinsicht der Localität denen von Danzig gleichkommen. Die bei dem Kornhandel so nothwendige Kosten-Ersparung, Beschleunigung der Abschiffung durch directes Einladen aus dem Speicher ins Schiff, und Verhütung der

Witterungs-Beschädigung sind Vorzüge, die der Grasbrook oder Hamburger-Berg dem Kornhandel reichlich gewähren würden.

So wie der Kornhandel jetzt in Hamburg betrieben wird, drücken Kosten, Aufenthalt und die häufige durch Witterung verursachte Beschädigung ihn nieder, und nur eine besondere steigende Conjunctur, die doch nur selten Statt findet, wird ihn hier zur Stelle zu heben im Stande seyn.

4) darf auch nicht vergessen werden, dass die Verzichtleistung der so freundschaftlich gegen uns gesinnten Englischen Regierung auf die bisher beobachtete Begünstigung ihrer Flagge bei Verschiffungen von und nach Hamburg nun auch durch eine zu etablirende solide Hamburger *Beurth-Fahrt* möchte benutzt werden, das heisst, dass man, wie vor dreissig und mehreren Jahren, eine Anzahl schöner Schiffe, mit A lettrirt, in Fahrt setze, die nur zwischen London und Hamburg führen, und in einer bestimmten Zeit von 14 Tagen Reiheweise absegeln. Aber mittelmässige und vollends schlechte Schiffe dürfen in der Londoner Fahrt durchaus nicht gebraucht werden; denn sie würden nur dazu dienen, der Achtung, welche man früher für die Schiffe unserer Flagge an der Londoner und Hamburger Börse hatte, zu schaden, und am Ende den Vortheil der liberalen Maassregel Englands zu Gunsten unserer Schiffe auf Zero herunterbringen; ja man würde sogar zu dem Glauben veranlasst werden, als wenn Hamburger Schiffe und Schiffer nicht mehr das zu leisten vermöchten, was die Engländer bis jetzt geleistet haben.

Erfreulich ist übrigens für jeden Beobachter unsers glücklichen Freistaates, überall einen neuen regen Sinn

für Verbesserung, und auch in der Cultur des Geistes unter einem, doch nur kaufmännischen, Publikum Fortschritte wahrzunehmen, die Hamburg bald, auch in dieser Hinsicht, den vorzüglichsten Städten Europas gleich setzen werden. So wie in London, Paris, Berlin und Amsterdam, hat jetzt auch der hiesige Geschäftsmann, er sey jung oder alt, Gelegenheit, durch Anhörung gediegener Vorlesungen über verschiedenartige wissenschaftliche Gegenstände, die von den Geschäfts-Arbeiten abgewonnenen Musse-Stunden nützlich auszufüllen, und den Sinn für die ächten, bis ins hohe Alter genügenden Genüsse des Geistes sich zu bewahren und zu veredeln. Eine allgemeiner verbreitete Bildung dieser Art wird auch bald den Vorwurf, den auswärtige Schriftsteller uns gemacht haben, als nichtig darthun, als herrsche in unseren Gesellschafts-Gesprächen eine zu kaufmännische Einseitigkeit, und als bildeten Gegenstände des Handels, nebst Spiel und Tafelfreude, mit Beseitigung aller wissenschaftlichen Gegenstände, unsere ausschliessliche Unterhaltung. Nein, der Hamburger wird auch in dieser Hinsicht einer frohen Zukunft entgegen sehen können; und er wird von der Ueberzeugung immer mehr und mehr beseelt werden, dass seine bürgerliche Stellung auf dieser Erde einzig und höchst glücklich ist, so wie nichts ihn höher zu stellen vermöchte, als *der Titel eines Hamburger Bürgers* und *die Achtung seiner Mitbürger.*

Miscellen

über

ASSECURANZ

und

andere dahin einschlagende

Gegenstände.

Ueber Criminal-Vorfälle bei Versicherungen.

Die vorhergehenden beiden Abschnitte haben dem Leser die in diesem Jahre 1824 statt gefundenen Ereignisse, welche insbesondere auf das Assecuranz-Fach Bezug haben, vorgeführt, und es ist wenigstens ein Versuch von mir gemacht worden, durch diese Mittheilungen heilsame Resultate zu bewirken. Es giebt aber noch so manche andere Gegenstände, die in jene Andeutungen nicht mit eingeflochten werden konnten, aber doch von nicht geringerer Wichtigkeit sind, so dass ihnen eine Stelle in dieser Schrift wohl eingeräumt werden darf. Es sind dies nämlich die Assecuranz-Criminal-Vorfälle, welche seit mehreren Jahren, wie an Zahl so an Keckheit und Kunstfertigkeit in den Thatsachen selbst, in so hohem Grade zugenommen haben, dass es tadelhaft seyn würde, länger darüber zu schweigen. Nur die lauteste Rüge bleibt noch, als das einzige Mittel, übrig, dieses grosse Uebel, wenn auch nicht ganz zu vertilgen, doch in engere Schranken zurückzuweisen.

Jeder, der nur einigermassen mit den Handlungs-Verhältnissen bekannt ist, weiss, dass das Assecuranz-Geschäft mit der grössten Umsicht betrieben werden sollte, und dass die Vorsicht eine der Haupteigenschaften sey, welche den Assecuradeur auf den Weg des Glückes führen können. Kein anderer Zweig des

Handelswesens aber ist grösseren Anfeindungen, Ueberlistungen und Bestrickungen ausgesetzt, als gerade das Assecuranz-Fach; auch ist dieses seit ein paar Jahren von Mehreren vielfach und nicht ohne Erfolg gerügt worden, so dass man hoffen darf, dass, wenn erst die Kunde dieses so bösartig gewordenen Uebels weiter verbreitet ist, diese Oeffentlichkeit zu einer Vertheidigungs-Waffe gegen dasselbe dienen werde. Der Verfasser selbst kann keinen Anstand nehmen, laut zu erklären, dass criminelle Versicherungen, mit Betrug angefangen, mit Betrug fortgesetzt und vollendet, in unserer Zeit Schrecken erregende und wahrhaft empörende Fortschritte gemacht haben, ja selbst die raffinirtesten Avarie-Grosse-Missbräuche weit hinter sich zurück lassen. Wie in Räuberhöhlen werden jetzt in übrigens sehr angesehenen und geachteten Handels-Städten die verruchtesten Plane geschmiedet, wie man mit Hülfe der Versicherungs-Anstalten in Hamburg, Bremen, Antwerpen und London gleichsam im Galopp zum *Fortune* gelangen könne. Ist der Assecuranz-Betrüger, er sey nun mit Amt und Würden bekleidet oder nicht, nur erst mit dem Capitain und den übrigen Consorten über den Antheil des eigenen Gewinnes einig, so werden Facturen geschmiedet, die in Qualitäten und Quantitäten mitunter zehnfach den Werth übersteigen, Connoissemente über verladene und nicht verladene Waaren werden unterzeichnet, nach obigen Plätzen zur weitern Verfügung befördert, unter Aufgabe des Assecuranz-Auftrages zwei Drittheile darauf trassirt, und derselbe Gegenstand mehreremale an verschiedenen, von einander entfernten Plätzen unter Assecuranz gebracht, so dass statt des wirklichen Werthes von kaum 10,000 Mark

vielleicht 100,000 Mark assecurirt werden. Sobald nun das ganze Gewebe der Spitzbüberei gehörig ausgesponnen ist, segelt das zum Opfer auserlesene Schiff ab, sucht etwa in Norwegen wegen Avarie einen Nothhafen, und der Super-Cargo, wie der Schiffer, verkaufen dort, was von der Ladung an Werth geladen seyn mochte. Steine ersetzen nun die Lücke, und das Schiff segelt wieder aus; aber bald vollendet ein *guter Bohrer* an der gegenüberliegenden Küste das teuflische Spiel. Das Schiff wird in den Abgrund versenkt, die Mannschaft rettet sich, wie natürlich, mit dem grossen Boot, welches man zu diesem menschenfreundlichen Dienst in Norwegen *express gekauft* hatte, ans Land. Dort wird nun die Verklarung *in optima forma* fabricirt, beeidigt, gerichtlich attestirt, und dieses wohl ausgestattete Document, unter Escorte eines Schrecken und Mitleid erregenden Berichts und Condolenz-Briefes, an die Assecuradeure nach Hamburg, London, Amsterdam u. s. w. befördert. Nun wird der Gegenstand legaliter vom Dispacheur aufgemacht, und dem Assecuradeur zur Bezahlung vorgelegt. Sollte dieser auch Argwohn hegen, oder Verdacht schöpfen, so sind doch die Beweise eines diebischen Unternehmens gemeiniglich mit so vielen Schwierigkeiten verknüpft, dass der Versicherer, der Ruhe und des Friedens halber, die Sache lieber auf ihrem Werthe oder Unwerthe beruhen lässt, und überall bezahlt. Dies ist der *schnelle* Weg, auf welchem der Versicherte zum Geld-Erwerb gelangt, der aber *noch schneller* zum Ruin des Assecuradeurs führt.

Mancher wird bei dieser Schilderung staunen, und sie vielleicht für übertrieben achten, und doch kann

587150

man mit Zuversicht behaupten, dass nur die rein factische Wahrheit mitgetheilt, und von derselben nicht um ein Haar breit abgewichen sey. Mehrere vollständig documentirte Fälle der schwierigsten Art haben sich seit Jahren, und besonders *Eine ausgezeichnete* in dem jetzigen Jahre zugetragen, die nur noch des Siegels in letzter Instanz bedarf, bis sie mit allen dazu gehörigen Beweis-Acten dem handelnden Publicum öffentlich vorgelegt werden kann, welcher Mühe ich mich zu seiner Zeit in einem Anhange zu dieser Schrift mit Vergnügen unterziehen werde.

Dass diese immer häufiger gewordenen Criminal-Vorfälle seit vielen Jahren stille und laute Klagen erzeugen mussten, ist natürlich, so wie dass man sehnlichst wünschte, dass diesen stets wachsenden Assecuranz-Uebeln des Betruges auf irgend eine Weise mit Kraft Einhalt gethan würde.

Den Einsichten, dem Muthe und der mühsamsten Thätigkeit eines hiesigen Geschäftsmannes im Assecuranz-Fache war es vorbehalten, der bisherigen Passivität bei Versicherungsfällen, in denen crimineller Betrug zu vermuthen war, engere Schranken zu ziehen, und dagegen ein System der Nach- und Ausforschung zu befolgen, welches jenen seit so vielen Jahren auf solche Weise erlittenen Verlüsten einen hoffentlich *abschrekkenden Damm* entgegensetzen wird. Alle, die sich mit der Handlung beschäftigen, Alle, denen Recht und Billigkeit am Herzen liegt, werden daher mit Freude vernehmen, dass diese Thätigkeit und dieses System einer thätigen Aufmerksamkeit die erspriesslichsten Erfolge im Auslande gehabt habe, und sie werden in

den allgemeinen Dank mit einstimmen, welcher jenen Bestrebungen gebührt.

Man wird freilich fragen: Warum ist man von Seiten der Assecuradeure hier und auswärts so fahrlässig gewesen? Warum ist man nicht überall mit den zu Gebote stehenden Waffen aufgetreten, um die gefährlichsten aller Seeräuber schon am Lande aus ihren Schlupfwinkeln aufzujagen und zu bekämpfen?

Die Antwort dürfte nicht schwer zu finden seyn. Vorfälle solcher Spitzbübereien bei Assecuranz, als *zwei- und dreifache Versicherungen desselben Gegenstandes, — Ueberschätzung des Werthes, selbst bis aufs Zehnfache, — Wegsetzung und Versenkung der Schiffe,* gehörten vormals zu den seltenen Ereignissen. Da nun gerichtliche Beweise in Criminal-Sachen nicht immer leicht zu bewirken sind, und kostspielige, zeitraubende nnd oft doch nutzlose Bemühungen veranlassen: so verhielt der Assecuradeur sich lieber passiv, und schaffte in sofern dadurch Nutzen, dass er dem Lichte des Tages entzog, was der gefährlichen Nachahmung halber im Dunkel zu verbleiben, am gerathensten seyn mochte. Durch Bezahlung auch verdächtiger Gegenstände ward Zeitverlust erspart, und ein trauriges Andenken an obwaltende schmutzige Veruntreuung getilgt; man fand einigen Trost in dem Entschluss, „*durch zweckdienliche Maassregeln sich vor solchen Raubvögeln in Zukunft zu hüten.*" So dachten und verfuhren hiesige und auswärtige Assecuradeure aus alten und in neueren Zeiten, und unverändert würde es so geblieben seyn, wenn nicht in den jüngst verflossenen Jahren die Zahl der criminellen Vorfälle bei Versicherungen sich so furchtbar vermehrt, und die Fertigkeit, das Gewebe

niederträchtiger Assecuranz-Hintergehungen mit aller Kunst recht auszuspinnen, sich mehr und mehr entwickelt hätte. Kecker und unverhohlner trat man jetzt dem Assecuradeur unter die Augen, das Uebel stieg vom Argen zum Aergeren, mit Zerstörung drohte es dem ganzen Assecuranz-Geschäft, so dass ein wahrer Unmuth sich aller Betheiligten bemeisterte. Da belebte die Hoffnung eines günstigen Erfolgs einen der hiesigen Herren Assecuradeure; mit Einsicht und Muth griff er, wie bemerkt, die verpallisadirten Verschanzungen der auswärtigen Assecuranz-Betrüger an, und, so weit die Umstände es haben gestatten wollen, sind bereits die *unerwartetsten Erfolge* errungen. Nicht genug kann es hiebei mit den Gefühlen des Dankes erkannt werden, wie sowohl der Hochweise Senat unsers Freistaates, als auch die auswärtigen Hochpreislichen Königlich Preussische, Königlich Dänische, Königlich Schwedische und Grossherzöglich Mecklenburgische Regierungen die Wünsche und Bemühungen der Hamburgischen Assecuradeure in einer höchst gerechten Sache auf alle nur mögliche Weise unterstützt, und so zum Wohl eines wichtigen Zweiges des Deutschen Handels-Betriebes beigetragen haben.

So erblickt der Assecuradeur wieder eine frohe Aussicht; denn die Erfolge jener diebischen Assecuranzen werden für die Zukunft nicht mehr so siegreich sich erhalten, da sie mit zu vielen persönlichen Gefahren verknüpft sind, als dass man diesem Raub-System nicht lieber entsagen, und den freilich mühevolleren Weg des rechtlichen Betriebes mit innerer Gemüthsruhe zum Fortkommen einschlagen sollte.

Namens-Wechsel der Schiffe.

Jede Umänderung einer persönlichen Namens-Bezeichnung pflegt in der Regel entweder aus einer sehr ehrenvollen Veranlassung hervorzugehen, oder aus einem entgegengesetzten Beweggrunde. So erhalten Männer, die sich durch ihren Heldenmuth oder durch sonstige Verdienste um ihr Vaterland und die Mitwelt verdient gemacht haben, als Merkmale der Zufriedenheit und Achtung, Auszeichnungen solcher Art, welche durch Titel und Veränderungen ihres bürgerlichen Namens ausgesprochen werden, wie die Geschichte der neuesten Zeit von Umänderungen und Revolutionen aller Art auch dieser Beispiele in Menge aufzuweisen hat. Solche Namens-Veränderungen sind meistens wahrhafte Ehrenbezeugungen für den Empfänger, und Belohnungen ächter Verdienste.

Möchte es aber nur mit den Veränderungen der *Schiffsnamen* gleiche Bewandnisse haben, und dergleichen nie anders gestattet werden, als wenn Schiffe und Schiffer ihren Ruf durch wirkliche Verdienste und vorzüglich ehrenvolle Leistungen erhöhet hätten, anstatt dass jetzt häufig nur dann der Name des Schiffes verändert wird, wenn Kaufmann und Assecuradeur *alles Zutrauen* zu dem Schiffe und zu dem Schiffer *verloren* haben. Solche Schiffe nämlich, die immer beschädigt liefern, immer die kostspieligsten Avarien machen, für Rechnung der Ladungs-Interessenten und der Versicherer fortwährend das unbenutzte Reparatur-Geld, vermittelst der Assecuranz-Police eincassiren, *müssen*

begreiflicherweise am Ende bei den Verladern und Assecuradeuren *allen Credit verlieren.* Je nachtheiliger nun eine solche Creditlosigkeit für den Eigenthümer des Schiffes wird, und immer mehr werden muss, da er zu keiner Befrachtung mehr gelangen kann, so entschliesst man sich, den bisher beschäftigten Capitain anderweitig zu employiren, giebt dem Schiffe selbst einen andern Namen, und es gelingt, durch diesen Kunstgriff den Assecuradeur aufs Neue anzulocken, und demselben wiederholte Verlüste und Geldopfer zu veranlassen. Um dieser groben Täuschung (um die Sache nicht noch schlimmer zu benennen) und dem daraus entspringenden grossen Nachtheil für den Assecuradeur entgegen zu wirken, scheint es mir, dass zwei sehr einfache Mittel mit Erfolg würden angewandt werden können. Das erstere dieser Mittel ist schon in mehreren Ländern mit *entschiedenem* Vortheil benutzt worden, und besteht darin, dass man durch obrigkeitliche Verfügung jede Veränderung des Schiffs-Namens untersage, so dass die Benennung mit der Existenz des Schiffes eine und dieselbe bliebe, und eben so wenig verändert werden dürfe, so wenig ein Mensch im bürgerlichen Leben sich heute Claus, und morgen Peter nennen darf. Es dürfte indessen behauptet werden, dass es für den Käufer und neuen Eigenthümer eines solchen verrufenen Schiffes, der doch an den früheren Verbrechen schuldlos ist, hart sey, wenn ihm gesetzlich die Befugniss abgesprochen würde, seinem neuen Eigenthume einen andern willkührlichen Namen geben zu dürfen, um unter diesem die Erreichung ehrenvollerer Erfolge zu versuchen. Wollte man daher auf diese Forderung der Billigkeit Rücksicht nehmen,

damit die Freiheit im Handel und Wandel auf keine Weise gekränkt werde, so dürfte man doch auch dann das zweite Mittel nicht ungerecht finden, sondern es vielmehr als nothwendig betrachten können. Dieses aber besteht in der einfachen Vorsichts-Maassregel, dass es zum Gesetz gemacht würde, in den Connoissementen, wie in den Versicherungs-Policen, neben dem *wirklichen* gegenwärtigen Namen die *früheren* mit aufgeben zu müssen; widrigenfalls die Confiscation des Schiffes eine Folge der straffälligen Täuschung seyn müsse. Durch diese Maassregel, die wohl von Keinem gemissbilligt werden kann, würde alle Irrung und jeder intendirte Betrug dieser Art wegfallen, und dem Assecuradeur mancher Schaden-Ersatz erspart werden können.

Wind und Wetter dienende Absegelung, oder: *Ehestens segelt!*

An allen Orten, bei welchen, oder in deren Nähe es Seehäfen giebt, findet man gewisse allgemein coursirende, gleichsam stereotypisch gewordene Redensarten im Gebrauch, in welchen regelmässig eine Unwahrheit enthalten ist, die gleichsam eine Art von Privilegium erhalten zu haben scheint. Zu diesen Redensarten gehört auch die in der Ueberschrift angegebene, welche man an allen irgend bedeutenden Handelsorten, die mit der Seefahrt in Verbindung stehen, sowohl geschrieben als gedruckt, öffentlich affichirt zu lesen Gelegenheit hat. Denn es ist mit der Ankündigung der *Wind und Wetter dienenden Absegelung*, oder wie der Sinn dieser Worte zur angenehmen Veränderung auch sonst noch ausgedrückt werden mag, überhaupt mit den Versprechungen, die *erste günstige* Gelegenheit zum Absegeln benutzen zu wollen, unter der öffentlichen Versicherung, dass die Ladung bereits am Bord oder doch grösstentheils engagirt sey, so wenig ernstlich gemeint, dass man vielmehr die Erfahrung machen kann, dass Schiffe, die zuweilen *noch nicht einmal an die Stadt gekommen*, schon wieder *zum Beladen* angezeigt werden, dass selbst solche, die *auf den Helgen* noch unter Reparatur sich befinden, oder die erst einen kleinen Theil der Ladung am Bord erhalten haben, bereits als *unverzüglich* mit dem ersten Winde abgehend, durch alle Canäle der Bekanntmachung anempfohlen werden.

Vor ungefähr 50 oder 100 Jahren (das Datum ist in den älteren Chroniken nicht angegeben) pflegte man in der Regel nicht mehr zu versprechen, als man zu halten gesonnen war, und da war jene Ankündigung nicht nur mit der Wahrheit im vollkommensten Einklange, sondern sie trug auch eben darum wirklich dazu bei, die Beförderung der Waaren an Bord des Schiffes zu beschleunigen, und ein reges Leben im Hafen zu bewirken, da Jeder besorgt war, zu spät zu kommen; etwa umgekehrt, wie Jeder heut zu Tage, in Gesellschaft wie an Bord, *zu früh* zu kommen fürchtet. Seit mehreren Jahren aber haben diese Ankündigungen in Hinsicht ihrer Erfüllung so an aller Bestimmtheit und Zuverlässigkeit verloren, dass sie zu einer leeren Phrase ausgeartet sind, die man duldete und unbemerkt hingehen liess, wie der Verkauf der von After-Aerzten ausgebotenen Universal-Mittel geduldet wird, wenn sie, auch ohne Nutzen für den Patienten, wenigstens unschädlich befunden werden. Das Raffinement hat aber in der letzten Zeit auch in dieser Hinsicht so zugenommen, und der Missbrauch eine Höhe erreicht, dass man wohl zu fragen berechtigt ist, warum diese privilegirten Verkündigungen der Unwahrheit noch länger beibehalten werden sollen? zumal wenn sich zeigen lässt, dass sie überall nicht nur keinen Nutzen mehr gewähren, sondern im Gegentheil für alle Partheien, für den Rheder, für den Verlader und am allermeisten für den Assecuradeur, zwecklos und nachtheilig sind.

Der Rheder, so wie der Schiffer, ziehen keinen Vortheil von dieser Ankündigung der Wind und Wetter dienenden Absegelung; denn sie wird von dem

grössten Theile der Kaufleute wenig mehr beachtet, und gleicht einer falschen Münze, die nur noch von Nicht-Kennern angenommen werden kann. Man erwäge aber besonders die nachtheilige Seite dieses Missbrauchs. Zuerst leidet offenbar der Schiffs-Eigenthümer darunter, da ihm nun alle Mittel benommen sind, wodurch er das Publicum zur *wirklichen* Beschleunigung der Verladung anspornen könnte. Nur eine stricte Befolgung der öffentlichen Zusicherung bei Schiffs-Expeditionen kann dem Interesse des Rheders entsprechen. Denn wenn die Börse einmal die Ueberzeugung aufgefasst hat, dass dieser oder jener Schiffer, seiner Zusage gemäss, wirklich zur bestimmten Zeit absegelt, so wird man sich beeilen, die Waaren an Bord zu befördern, und das Schiff sich einer prompten Expedirung zu erfreuen haben. Sollte auch einmal die Ladung nicht ganz completirt seyn, so dürfte der etwaige Ausfall der Frachtsumme schon durch die Ersparung an Zeit, Lebensmitteln und an Volkshauer vollkommen ersetzt werden, und man kann selbst hinzusetzen, dass ein so prompt expedirtes Schiff bereits *retournirt* seyn kann, während andere, die mit ihren Worten spielen, noch auf der Wegreise begriffen oder wohl gar noch nicht abgesegelt sind, — wie denn dieser letztere Fall wirklich Statt gefunden hat.

Die Vortheile einer wortgetreuen Absegelung würden also für die Rheder und für die Schiffer gleich bedeutend seyn, um an Credit wie an reellen Verdienst zu gewinnen. Auch ist die Verminderung der Gefahr, dass man nicht in eine schlechte Jahreszeit gerathe, nicht Gut und Leben zum Opfer zu bringen habe, wohl in ernste Erwägung zu ziehen. Sehr wahrschein-

lich würde ein solcher Rheder sogar einen Fracht-Ueberschuss haben, während andere wegen Zeitverlustes und Witterungs-Ereignissen zusetzen mussten. Auch der Kaufmann würde sich bei einer bestimmten Abreise des Schiffes im Vortheil sehen, da er dann nicht Gefahr liefe, durch eine eben so unerwartete als unberechnete Verzögerung der Absegelung den Marktpreis für seine abgeschickten Waaren in der Fremde zu verlieren; er würde das ausgelegte Capital, um dasselbe zu neuen Speculationen anwenden zu können, schneller zurück erhalten, und so das Haupt-Princip aller Handlung, *die Circulation*, zu unterhalten im Stande seyn.

Fragt man aber, wie bei solchen Verzögerungen der Absegelung, die trotz aller öffentlichen Zusicherung Statt finden, *der Assecuradeur* sich befinde, so sind die Nachtheile für diesen besonders empfindlich, da er sich in seiner Berechnung der Gefahren gänzlich getäuscht sieht, und eine Hoffnung des glücklichen Resultats nach der andern dahin schwinden sehen muss. In den besten Monaten des Jahres nämlich zeichnet er auf die auserlesensten Schiffe und Güter zu einer verhältnissmässig sehr billigen, niedrigen Prämie, immer in der bestimmten Erwartung, dass die Schiffe, *Wind und Wetter dienend*, oder wie es auch genannt wird, *ehestens*, absegeln werden. Nach und nach aber gewahrt er immer mehr und zu seinem grossen Verdruss, dass er in einen Verlust bringenden Irrthum verfallen sey. Das Schiff, worauf er nach entfernten Americanischen und Europäischen Häfen versichert hat, bleibt immer ruhig liegen, nur langsam ladet es zu, und so geräth er mit seinem vermeinten Sommer-Risico in die Sturm- und Orkanvollen Monate der October, November und De-

cember; ja die nachher eintretenden widrigen Westwinde vollenden das traurige Schicksal seiner übernommenen Risicos; denn eine günstige Gelegenheit zur Absegelung geht nach der andern vorüber, und eine gänzlich veränderte, nachtheilige Witterung vereitelt das Auslaufen der Schiffe, oder setzt dasselbe den grössten Gefahren aus.

Der 5. December 1823 und der lange noch denkwürdige 3. November 1824 haben davon ein Schrecken erregendes Beispiel gegeben. Wie manche Versicherungen auf die damals ausgesegelten und grösstentheils unter den furchtbarsten Gefahren wieder zurück gekommenen Schiffe waren nicht schon in den Sommer-Monaten geschlossen worden, und wer hätte es erwarten sollen, dass die wirkliche Absegelung derselben und die Möglichkeit des Seehaltens erst spät im Januar 1825 Statt finden sollte!

Wie kann aber ein Assecuranz-Geschäft mit Erfolg bestehen, wenn die Prämien vier- und achtfach unter der nachher eintretenden Gefahr stipulirt worden sind? Wie soll man sich Glück versprechen, wenn der Assecuradeur für Sommer-Prämien, gegen alle Erwartung, Gefahren des Winters zu bestehen hat?

So sehr nun auch alle diese Uebel zu beklagen sind, und so sehr sie auch den Ruin des Assecuradeurs befördern, so scheint es doch, dass hier keine besonderen Verfügungen zur Abhülfe angewandt werden können, da im Handel und Wandel, so viel moralisch nur immer zulässig ist, der freie Wille jedes Einzelnen allein regieren, und nur ihm die Dictatur überlassen bleiben muss. Nichts desto weniger ist es aber auch dem Kaufmann, wie dem Assecuradeur, ihrerseits nicht zu

verargen, dass auch sie nach eigener Kraft und Beurtheilung sich gegen die Nachtheile einer ungezügelten Willkühr zu verwahren suchen, und dass sie auf Mittel denken, die bisher erlittenen Verlüste für die Zukunft von sich abzuwehren und zu irgend einem Schutzmittel ihre Zuflucht nehmen.

Der Kaufmann kann für sein Interesse dieses Mittel leicht finden, wenn er nur unter *der* Verbindlichkeit des Schiffers verladet, dass er die Waaren Fracht- und kostenfrei wieder zurück liefern muss, wenn er 14 Tage nach verflossenem Termine seines öffentlich bekannt gemachten Versprechens *nicht* von der Stadt gegangen ist; auch dass er unter keinem Vorwande von Avarie auf der Elbe Güter weiter nachher an Bord nehmen darf.

Die Assecuradeure in Hamburg haben es gleichfalls in ihrer Gewalt, wenn sie zu der einstimmigen Maassregel sich verständigen wollten, die Prämien in der Jahreszeit den wirklich laufenden Gefahren anzupassen, indem sie nämlich beim Abnehmen der Tage und Zunehmen der Dunkelheit mit *steigender* Prämie versicherten; das heisst, was 3 pCt. im July, sollte 4 im August, 5 im September, 7 im October, 9 im November und 10 im December seyn. Durch Befolgung dieser Gradation mag denn die Absegelung des Schiffes Statt finden, wann und in welcher Periode des Nachjahres sie wolle: der Assecuradeur ist dann gedeckt; er ist wenigstens *en mesûre du danger*, seine balancirenden Verhältnisse im Assecuranz-Geschäfte werden nicht gestört, und er läuft nicht Gefahren für November und December mit den magern und winzigen Prämien der Monate Juny und July.

Finden diese oder andere ähnliche Vorkehrungs-Maassregeln für die Zukunft nicht Statt, so wird jeder vorsichtige Assecuradeur sich gezwungen sehen, *die* Waffen zu gebrauchen, die seiner Willkühr zu Gebote stehen; er wird sich entschliessen müssen, seine Geschäfts-Laufbahn grösstentheils frühzeitig im Jahre abzuschliessen, da eine weitere Verfolgung derselben auch den von der auserlesensten Concurrenz Begünstigten und mit allen Kenntnissen der Theorie wie der Praxis Begabten in Gefahren und in Rückstand versetzen würde.

Welcher Vorurtheilsfreie würde ein solches Benehmen zur Sicherheit tadeln und verwerfen können!

Assecuranz-Briefwechsel zwischen London und Hamburg.

Brief eines Londoner Kaufmanns an seinen Freund in Hamburg, im Jahr 1824.

Es thut mir recht leid, aus Ihrem Briefe vom — zu bemerken, dass Sie Ihren Unwillen über unsere für den Assecuradeur so günstige Usancen, welche ihn so oft gegen Bezahlung von Schäden und Avarien schüzzen, auf mich zu übertragen scheinen, und deshalb in sehr bittern Bemerkungen sich äussern. Da wir so viele Jahre ohne allen Grund zur Unzufriedenheit einen sehr angenehmen Briefwechsel unterhalten haben, so ist mir dieser erste Vorfall höchst unangenehm, und um so verdriesslicher, da ich vollkommen überzeugt bin, und es längst war, dass selbst zu einer höhern Prämie die Versicherung in Hamburg, wegen der vortheilhaften Bedingungen und Usancen, für den Versicherer unendlich gerathener ist; ja ich gestehe Ihnen aufrichtig, dass ich selbst, ungeachtet der zahlreichen Assecuranz-Mittel hieselbst, mich zum öftern an Ihrem Orte versichern lasse, und wäre man hier und überall so davon unterrichtet, wie ich es bin, so würde wahrscheinlich der grösste Theil Europäischer Assecuranz-Aufträge nach Ihrem Platze wandern: denn die Vortheile des Versicherten zum Nachtheil des Assecuradeurs sind in Hamburg zu augenscheinlich. Die Schrift des Herrn *Tonnies* über Assecuranz-Gegenstände berührt auch die Vorzüge der Versicherungen zu Hamburg,

und hat mich noch mehr in meiner Ueberzeugung bestärkt, dass man nicht vortheilhafter und ruhiger versichert seyn kann, als an Ihrem Orte; wenn ich auch übrigens geneigt seyn möchte, zu glauben, dass der Verfasser seine Auseinandersetzung in einem zu patriotischen Geiste abgefasst hat. Unbegreiflich ist es mir freilich, wie die Hamburger Assecuradeure nur einigermassen existiren können, da die obwaltenden Gesetze und Usancen sie allen möglichen Betrügereien Preis geben, und da gewissermassen Thor und Thür geöffnet sind, um sie sichtlich von allen Seiten zu verwunden. Das einzige Wort „*Prangen*," wenn es in die Verklarung eingeschaltet worden, ist bei Ihnen schon hinreichend, eine Avarie-Grosse-Forderung darauf zu begründen, und eine ungerechte Vergütung zu erzwingen. Es lässt sich wohl erwarten, dass unter solchen Verhältnissen dieses so begünstigende Wort *Prangen* in den Verklarungen nicht gespart werden wird.

Sie werden es verzeihen, wenn ich durch die Aeusserung Ihrer Unzufriedenheit mich veranlasst gefunden habe, diese Bemerkungen über die Assecuranz-Vortheile zu Hamburg Ihnen mitzutheilen, und ich hoffe, dass sie zur Erfüllung meines Wunsches beitragen mögen, welcher der ist, jeden Auftrag, nur nicht *den zur Assecuranz*, von Ihnen zu erhalten, im Gegentheil werden Sie es mir erlauben, dass ich Ihnen von hieraus von Zeit zu Zeit meine Assecuranz übertrage, indem ich gerne von den dortigen so vortheilhaften Assecuranz-Usancen, so lange sie noch dauern und dauern können, profitiren möchte.

Ihrem Wunsche zufolge specificire ich Ihnen beifolgend, was die hiesigen Assecuradeure nach den

bestehenden Gesetzen zu vergüten schuldig sind, und bemerke dabei diejenigen Ihrer Forderungen, zufolge eingesandter Rechnungen, welche von den Englischen Assecuradeuren *nicht* anerkannt, und durchaus verworfen werden.

Die Total-Summe der von den Ladungs-Interessenten des Schiffes * * Capt. N. N. bezahlten Avarie-Grosse zufolge dortiger Dispache, beträgt . . Bco.Mk. 5264 : 14

Davon wird hier nicht vergütet:

Lagermiethe und Reisekosten des Capitains		Spec. 191 : 27	
Die Waaren vom Packhaus ans Schiff zu bringen und zu stauen		„ 86 : 48	
Aufsicht bei der Räumung der Ladung		„ 19 : 60	
		Spec. 297 : 15	
		oder Bco.Mk. 520 : 2	
Monatsgeld des Steuermanns und der Equipage		„ 593 : 11	
Kostgeld . . .	Ct.Mk. 555 : —		
Schaden am Schiffe . . . (*d. Prangen*)	„ 712 : —		
Segeln . . . (*d. Prangen*)	„ 1238 : —		
Tauwerk . (*d. Prangen*)	„ 254 : 11		
Extra Helgoland. Lootsgeld . . .	„ 645 : —		
	Ct.Mk. 3404 : 11		
zu 25 pCt.		„ 2723 : 14	
Dispache aufzumachen		„ 238 : 3	
			„ 4265 : 14
			Bco.Mk. 1099 : —

machen auf Bco.Mk. 109400 Werth der Ladung des Schiffs und der Fracht 1 pCt., also auf £ 870—£ 8 : 14 *s.*

Ich ersuche Sie, mich in Antwort wissen zu lassen, ob ich die von den Assecuradeuren erbotene Vergütung von 12 £ 8 *s* 8 *d* in Empfang nehmen darf, oder ob Sie zur Erhaltung eines grösseren Beitrages gerichtliche Schritte zu unternehmen geneigt seyn möchten. In letzterem Fall möchte ich die Sache gerne andern Händen übergeben, da ich von einem günstigen Resultate mich nicht überzeugen kann, und Feind aller unnützen Opfer und Bemühungen bin. In Waaren-Preisen ist seit meinen letzten Nachrichten noch immer keine Veränderung. Das Ausbleiben von vier Hamburger Posten erzeugt hier eine Stille und Flauigkeit, wovon Sie sich kaum eine Idee machen können. Man wartet mit Sehnsucht auf Berichte von dort. Sie sehen also, welchen Einfluss Ihr bedeutender Handlungsort auf den unsrigen, der doch der Weltmarkt genannt wird, ausübt.

Achtungsvoll &c.

Antwort auf obigen Brief im Jahr 1824 aus Hamburg.

In ergebenster Erwiederung Ihrer werthen Zuschrift vom — ist es mir sehr unangenehm, zu erfahren, dass Sie meine Klage-Aeusserungen, als auf Sie Bezug habend, missverstanden zu haben scheinen. Um Ihnen jetzt einen Beweis zu geben, wie sehr ich Ihre Meinung und Ihren Rath schätze, ersuche ich Sie, mit den dortigen Assecuradeuren für mich abzuschliessen, und die angebotene Summe gefälligst in Empfang zu nehmen. Es wird mir freilich zum Lehrgeld dienen, fernerhin nicht mehr, um $\frac{1}{4}$ pCt. Prämie zu sparen,

auswärts versichern zu lassen, was ich hier zur Stelle mit so vieler Sicherheit und Beruhigung wegen der Vergütung bei den hiesigen Assecuranz-Compagnien erhalten kann. Uebrigens ist es mir nicht eingefallen, Ihnen irgend eine Schuld in dieser für mich so unglücklichen Sache beizumessen. Sie haben allerdings alles gethan, was nach Ihren Assecuranz-Usancen erwartet werden konnte.

Ich kann indess nicht umhin, Ihnen zu bemerken, dass die hiesigen Assecuradeure den ganzen Schaden ohne Abzug würden bezahlt haben, und so war es ein unglücklicher Entschluss, meinen Assecuranz-Auftrag nach London zu geben.

Auch hier geht es mit dem Handel erbärmlich; auch wir warten zu Erhöhung der Preise von Colonial-Waaren &c. auf bessere Berichte von Ihnen. Eine Post aber nach der andern bringt nichts, und folglich dauert auch hier die Handelsstille fort. Wie ich sehe, so geht es bei Ihnen nicht besser — Einer wartet auf den Andern, und das Jahr geht darüber hin.

Ergebenst &c.

Schiffahrt von u. nach Hamburg im Jahr 1824.

Im abgewichenen Jahre sind aus der See 1819 Schiffe hier angekommen, nämlich:

von Ost-Indien	4
„ West-Indien	72
„ Nord-America	41
„ Brasilien	130
„ den Canarischen Inseln . . .	5
„ Spanien	8
„ Portugal	21
„ Frankreich	89
aus dem Mittelländischen Meere .	75
von England (incl. der in Ballast gekommenen Schiffe)	645
„ Archangel	2
aus der Ostsee	95
von Schweden und Norwegen . .	70
„ Dänemark und den Küsten . .	59
„ Holland, Ostfriesland &c. . .	388
„ der Weser	108
„ dem Robben- und Wallfischfang	2
Herings-Jäger	5

Dagegen sind 1512 grosse und kleine Schiffe nach verschiedenen Häfen von hier in See gegangen.

Die Ab- und Zunahme der Schiffahrt eines See-Hafens ist unstreitig das sicherste und zuverlässigste Merkmal der sinkenden oder steigenden Wohlfahrt der

Länder, in deren Nachbarschaft er sich befindet. So wie die Zahl der abgehenden und ankommenden Schiffe im Jahre sich mehrt, so darf man davon auf den immer blühender werdenden Wohlstand der Umgebungen zurück schliessen. Man glaube daher ja nicht, dass die Häfen Deutschlands an der Nord- und Ostsee, so wie am Adriatischen Meere, *allein* die Vortheile ziehen, wenn die Schiffahrt zunimmt, und der Handel dort immer lebhafter wird; im Gegentheil ganz Deutschland, die ganze Deutsche Nation haben gleichen Antheil an dieser Vermehrung der Handels-Vortheile, ja man dürfte wohl gar behaupten, dass der eigentliche Nutzen einer vermehrten Schiffahrt mehr im *Innern des Landes* verbleibe, als an den *Seeküsten*, da diese nur zur Beförderung des Transports und zur Verschiffung der Producte und Manufacturen des Landes gebraucht werden.

Wie erfreulich aber muss es für jeden *ächt deutschen* Patrioten seyn, wenn er in dem obigen Verzeichnisse bemerkt, dass von Ost-Indien 4, von WestIndien 72, von Nord-America 41 und von Brasilien 131 Schiffe während Eines Jahres in Hamburgs Hafen angelangt sind!

Vor circa 50 Jahren gehörten diese entfernten Welttheile zu den *terris* fast *incognitis*, wenigstens in sofern sie den Handel betrafen, und wenn irgend einiger Verkehr angeknüpft ward, so musste es durch auswärtige Europäische intermediäre Plätze geschehen.

Nicht zu berechnen sind daher die *Vortheile* des mächtigen Deutschen verbündeten Reiches, wenn die ungeheuer grossen, und an den edelsten Producten so reichen Länder von Süd-America sich in ihren jetzi-

gen Handelsfreien Verhältnissen erhalten, und, wie früher Nord-America, in ihrer Unabhängigkeit sich consolidiren können. Gross und überreich für den Fleiss der braven Deutschen Nation, für deren Manufacturen wie Producte ist das Feld, welches durch die politischen Verhängnisse ihr eröffnet ward, und es wird in unserm Vaterlande der Handels-Verkehr und die Betriebsamkeit *Deutscher* Talente für die Zukunft ausserordentlich gewinnen müssen.

Möchten nur die Segnungen des Friedens unter den Deutschen fortdauern, zugleich aber auch die so nachtheiligen innern Beschränkungen des Handels aufhören, und der Deutschen Denkfreiheit jeder nachtheilige Zwang fern bleiben: so steht zu erwarten, dass binnen Kurzem das Deutsche Reich unter seinen weisen Fürsten zu den glücklichsten Reichen der Welt gezählt werden kann.

Berichte über herrschende Winde und Temperatur im Jahr 1824.

In der Geschichts-Erzählung der Assecuranz-Begebenheiten des Jahres 1823, bereits 1824 dem Druck übergeben, äusserte der Bericht-Erstatter die Meinung, dass es für die Zukunft interessant seyn dürfte, wenn man über die Richtung des Luftganges, über die herrschenden Winde in den Umgegenden Hamburgs eine kurze, aber genau aufgezeichnete Nachricht erhielte. Es ward daran die Hoffnung geknüpft, dass, wenn ein solches Verzeichniss der in jedem Jahre vorherrschend gewesenen Winde gehörig beachtet, und weiterhin fortgesetzt würde, man vielleicht (ich sage wohlbedächtlich *vielleicht*) zuletzt zu einer Voraus-Bestimmung gelangen könnte, welche Winde, welche Witterung, welche Kälte und Wärme für die darauf folgenden 6 Monate m. o. w. vornehmlich zu erwarten seyn dürfte.

Wind- und Wetter-Prophezeihungen sind und waren freilich von jeher höchst trüglich; die Calendermacher aller Jahrhunderte haben dieses bewiesen, und die neueren Schriftsteller in diesem Fache haben uns vom Gegentheil *nicht* überzeugen können. Demohngeachtet wird man nicht Gefahr laufen, ungereimter Witterungs-Prophezeihungen beschuldigt zu werden, wenn man durch Aufzeichnungen und Bemerkungen über herrschende Winde und Temperaturen zu einem sicherern Resultate zu gelangen sucht, z. B. welche Winde gerade hier eigentlich als vorherrschend zu betrachten sind, und in welcher Jahreszeit der Ost-

oder der West-, der Nord- oder der Süd-Wind hier gemeiniglich das Primat übernehmen?

Dieser Idee folgend, habe ich nachstehendes Verzeichniss der in unseren Gegenden während des Jahres 1824 herrschend gewesenen Winde dieser Schrift abermals einverleibt.

Sollte es gelingen, aus dieser jährlich erscheinenden *Chronik des Hamburger Assecuranz-Geschäftes* nach einer Reihe von Jahren in Hinsicht der für Hamburgs Umgegenden vorherrschenden Winde ein Haupt-Facit ausfinden zu können; so dürfte es nicht minder die Aufmerksamkeit des Beobachters erwecken, genau bestimmen zu können, wie die Temperatur der Luft, d. h. der Kälte wie der Wärme, sich in irgend einem Jahre seit der Aufzeichnung verhalten habe; in welcher Verbindung, in welcher Aufeinanderfolge Wind und Temperatur zu einander standen, und um wie viel Grade genau das eine Jahr wärmer oder kälter war, als das andere. Es erfolgt daher diesmal als *Versuch* zum erstenmal eine genaue Specification der verschiedenen täglichen Temperaturen des Jahres 1824, welche für's erste wohl zu dem Glauben führen wird, dass die äusserst milden Temperaturen desselben wahrscheinlich die furchtbaren Stürme und Orkane in den Monaten October, November und December erzeugt haben.

Die Ansicht des Publicums wird darüber entscheiden, ob eine Fortsetzung dieser Bemerkungen über Luft-Temperatur auch in dem nächsten Jahre erfolgen soll oder nicht.

Ich benutze aber diese Veranlassung, noch über einen andern Gegenstand, der in atmosphärischer Hinsicht nicht ohne Interesse ist, wenige Worte mit zu

erwähnen. Sie betreffen eine längst gewünschte Vervollkommnung in unserer Vaterstadt, deren frühere Ermangelung nicht nur allgemein Wunder nahm, sondern auch zu den betrübenden Schattenseiten Hamburgs gehörte, die jedoch der wahre Patriot nie dem öffentlichen Tadel bloss stellen sollte, so lange die zu den Verbesserungen erforderlichen Mittel nicht vorhanden sind, oder wegen unbesiegbarer Schwierigkeiten nicht herbeigeschafft werden können.

Die erleuchteten Blicke der Regierung Hamburgs nämlich, und die Vermächtnisse edler und aufgeklärter leider von uns geschiedener Hamburger haben es ausführbar gemacht, in der Nähe des Millern-Thores eine Sternwarte zu errichten, und sie mit den erforderlichen Ferngläsern und Instrumenten zu versehen, die hinführo dem Hamburger eine vorzügliche Gelegenheit darbieten werden, auch die grosse Wirkungsbahn des Schöpfers weiter als bisher verfolgen zu können.

Wie gross wird das Erstaunen hiesiger Bewohner seyn, wenn sie mit Hülfe mehrerer hundertfach vergrössernder Fernröhre unter der Leitung unseres verehrten, mit Recht berühmten *Repsold* Gegenden und Sterngruppen am Himmel bemerken können, deren Lichtstrahlen vielleicht Jahrhunderte gebrauchen, ehe sie bis zu uns gelangen, um das Auge des Menschen zu erreichen, ja die vielleicht dermaleinst zum freudenvollen Aufenthalte unsers geistigen Wesens dienen werden.

Unser Landsmann *Bode*, der Veteran aller berühmten Astronomen, *Olbers*, *Gaus*, *Zach* und *Encke* freuen sich gewiss über den astronomischen Geist, der bei uns aufgelebt ist, und einer der ersten Handelsstädte zur Zierde gereichen wird.

Herrschende Winde in Hamburg vom Jahr 1824.

Januar.

Wind	Tage
S.	3
S.W.	3
S.S.W.	1
W.S. W.	4
W.	9
W.N.W.	2
N.W.	1
N.N.W.	3
N.	3
N. N. O.	2
	31

Februar.

Wind	Tage
S.	4
S.S.O.	1
S.S.W.	2
S. W.	3
S. O.	1
O.	7
O. S. O.	2
O. N. O.	1
N. N. O.	4
N. O.	1
N.W.	1
W.	2
	29

März.

Wind	Tage
S.	4
S. S. W.	1
S. W	2
S.O.	1
W.	6
W.N.W.	2
W.S.W.	1
N.	3
N. N.O.	1
N.W.	3
N. O.	3
O.	2
O. N. O.	2
	31

April.

Wind	Tage
S.	2
S. S. O.	1
S. W.	3
W.	7
W.N.W.	1
N.	3
N. N. O.	5
N.W.	1
N. O.	3
O.	4
	30

May.

Wind	Tage
S.W.	2
W.	3
W. S. W.	1
N.	2
N. N.O.	1
N. O.	2
N.N.W.	2
N.W.	14
O.	4
	31

Juny.

Wind	Tage
S. S. W.	1
S.O.	1
O.	3
O. N. O	1
N. O.	6
N.	13
N. N.O.	2
N.N.W.	1
W.	2
	30

July.

Wind	Tage
W.	7
W.S. W.	2
S. W.	2
S. S.W.	1
S.O.	2
N.	3
N. W.	14
	31

August.

Wind	Tage
W.	8
W.S.W.	3
S. W.	4
N.	2
N.W.	2
N. O	4
S.	1
S O.	2
O.	3
O. S. O.	1
O. N. O.	1
	31

September.

Wind	Tage
S.	3
S. S. O.	1
S S.W.	3
S. W.	2
S.O.	3
W.	2
W.N.W.	1
W.S.W.	2
N.	2
N. W.	3
O.	8
	30

October.

Wind	Tage
S.	2
S. S. O.	1
S. S. W.	1
S. W.	4
S.O.	7
W.	9
W N.W.	1
N. W.	2
N.	1
N. N.W.	1
O.	2
	31

November.

Wind	Tage
S.	1
S. S. W.	4
S. W.	10
W.	6
W. S. W.	2
W.N.W.	3
N.N.W	1
N.W	2
O.	1
	30

December.

Wind	Tage
W.	4
S. W.	10
W.S.W.	5
S. S W.	1
W.N.W.	1
N.N.W.	1
N. W.	4
N.	3
S.O.	1
S. S. O.	1
	31

Resultat

der herrschenden Winde vom Jahr 1824.

Wind	Tage	Total
N.	 35	
N. W.	 47	
. N. W.	 9	
N. O.	 19	
N. N. O.	 15	
		125 nördliche Winde.
O.	 34	
). N. O.	 5	
). S. O.	 3	
		42 östliche Winde.
S.	 20	
S. W.	 45	
. S. W.	 15	
S. O.	 18	
S. S. O.	 5	
		103 südliche Winde.
W.	 65	
. N. W.	 11	
. S. W.	 20	
		96 westliche Winde.
	Summa . .	366 Tage und Winde.

Herrschende Temperatur zu Hamburg vom Jahr 1824.

Januar. Datum	Kälte	Wärme	*Februar.* Datum	Wärme	*März.* Datum	Wärme	*April.* Datum	Wärme
1..	—Gr.	4 Gr.	1.....	3 Gr.	1.....	3 Gr.	1....	5 Gr.
2..	— 〃	4 〃	2.....	3 〃	2.....	0 〃	2....	3 〃
3..	— 〃	4 〃	3.....	2 〃	3.....	0 〃	3....	5 〃
4..	— 〃	2 〃	4.....	0 〃	4.....	0 〃	4....	6 〃
5..	— 〃	3 〃	5.....	3 〃	5.....	1 〃	5....	6 〃
6..	3 〃	— 〃	6.....	3 〃	6.....	5 〃	6....	7 〃
7..	3 〃	— 〃	7.....	3 〃	7.....	9 〃	7....	5 〃
8..	2 〃	— 〃	8.....	4 〃	8.....	9 〃	8....	10 〃
9..	3 〃	— 〃	9.....	4 〃	9.....	8 〃	9....	8 〃
10..	1 〃	— 〃	10.....	4 〃	10.....	5 〃	10....	10 〃
11..	2 〃	— 〃	11.....	3 〃	11.....	5 〃	11....	10 〃
12..	— 〃	2 〃	12.....	3 〃	12.....	5 〃	12....	7 〃
13..	— 〃	3 〃	13.....	4 〃	13.....	5 〃	13....	6 〃
14..	— 〃	3 〃	14.....	3 〃	14.....	5 〃	14....	7 〃
15..	— 〃	2 〃	15.....	3 〃	15.....	5 〃	15....	7 〃
16..	1 〃	— 〃	16.....	3 〃	16.....	6 〃	16....	8 〃
17..	— 〃	3 〃	17.....	2 〃	17.....	6 〃	17....	9 〃
18..	— 〃	4 〃	18.....	5 〃	18.....	5 〃	18....	8 〃
19..	— 〃	4 〃	19.....	6 〃	19.....	7 〃	19....	9 〃
20..	— 〃	3 〃	20.....	3 〃	20.....	7 〃	20....	12 〃
21..	— 〃	3 〃	21.....	6 〃	21.....	7 〃	21....	13 〃
22..	— 〃	3 〃	22.....	2 〃	22.....	9 〃	22....	16 〃
23..	1 〃	— 〃	23.....	2 〃	23.....	7 〃	23....	15 〃
24..	— 〃	3 〃	24.....	0 〃	24.....	6 〃	24....	14 〃
25..	— 〃	4 〃	25.....	1 〃	25.....	5 〃	25....	11 〃
26..	— 〃	7 〃	26.....	3 〃	26.....	4 〃	26....	13 〃
27..	— 〃	6 〃	27.....	4 〃	27.....	3 〃	27....	15 〃
28..	— 〃	6 〃	28.....	3 〃	28.....	2 〃	28....	16 〃
29..	— 〃	4 〃	29.....	4 〃	29.....	3 〃	29....	17 〃
30..	— 〃	6 〃			30.....	3 〃	30....	19 〃
31..	— 〃	4 〃			31.....	5 〃		
Tot.	16 Gr.	87 Gr.	Total	89 Gr.	Total	150 Gr.	Total	297 Gr.

May.		*June.*		*July.*		*August.*	
Datum	*Wärme*	*Datum*	*Wärme*	*Datum*	*Wärme*	*Datum*	*Wärme*
1	18 Gr.	1	19 Gr.	1	16 Gr.	1	17 Gr.
2	18 "	2	14 "	2	14 "	2	16 "
3	16 "	3	19 "	3	16 "	3	18 "
4	14 "	4	20 "	4	18 "	4	17 "
5	13 "	5	21 "	5	15 "	5	16 "
6	13 "	6	22 "	6	15 "	6	17 "
7	13 "	7	19 "	7	16 "	7	16 "
8	16 "	8	21 "	8	18 "	8	18 "
9	14 "	9	18 "	9	19 "	9	15 "
10	13 "	10	19 "	10	18 "	10	16 "
11	13 "	11	17 "	11	16 "	11	16 "
12	12 "	12	17 "	12	16 "	12	19 "
13	13 "	13	13 "	13	16 "	13	19 "
14	15 "	14	14 "	14	20 "	14	15 "
15	12 "	15	15 "	15	22 "	15	16 "
16	13 "	16	15 "	16	18 "	16	16 "
17	13 "	17	13 "	17	18 "	17	16 "
18	11 "	18	13 "	18	16 "	18	16 "
19	9 "	19	11 "	19	16 "	19	14 "
20	10 "	20	13 "	20	15 "	20	15 "
21	11 "	21	13 "	21	17 "	21	14 "
22	13 "	22	18 "	22	17 "	22	15 "
23	14 "	23	14 "	23	17 "	23	15 "
24	12 "	24	19 "	24	19 "	24	18 "
25	13 "	25	14 "	25	18 "	25	18 "
26	14 "	26	14 "	26	17 "	26	17 "
27	12 "	27	13 "	27	15 "	27	18 "
28	12 "	28	16 "	28	16 "	28	19 "
29	13 "	29	18 "	29	17 "	29	19 "
30	17 "	30	16 "	30	19 "	30	19 "
31	19 "			31	18 "	31	20 "
Total	419 Gr.	Total	488 Gr.	Total	528 Gr.	Total	520 Gr.

September.		*October.*		*November.*		*December.*	
Datum	*Wärme*	*Datum*	*Wärme*	*Datum*	*Wärme*	*Datum*	*Wärme*
1	21 Gr.	1	15 Gr.	1	5 Gr.	1	5 Gr.
2	22 „	2	13 „	2	6 „	2	4 „
3	22 „	3	13 „	3	6 „	3	4 „
4	23 „	4	12 „	4	5 „	4	5 „
5	19 „	5	14 „	5	4 „	5	5 „
6	18 „	6	13 „	6	5 „	6	4 „
7	18 „	7	14 „	7	6 „	7	4 „
8	18 „	8	13 „	8	8 „	8	4 „
9	17 „	9	11 „	9	7 „	9	4 „
10	16 „	10	10 „	10	5 „	10	5 „
11	18 „	11	7 „	11	7 „	11	2 „
12	18 „	12	11 „	12	6 „	12	6 „
13	17 „	13	10 „	13	6 „	13	8 „
14	16 „	14	8 „	14	6 „	14	6 „
15	16 „	15	8 „	15	5 „	15	6 „
16	17 „	16	6 „	16	5 „	16	5 „
17	16 „	17	5 „	17	5 „	17	4 „
18	15 „	18	5 „	18	9 „	18	2 „
19	16 „	19	8 „	19	6 „	19	5 „
20	17 „	20	9 „	20	6 „	20	10 „
21	15 „	21	9 „	21	6 „	21	4 „
22	13 „	22	9 „	22	7 „	22	7 „
23	15 „	23	9 „	23	6 „	23	4 „
24	14 „	24	11 „	24	6 „	24	3 „
25	15 „	25	12 „	25	6 „	25	3 „
26	11 „	26	11 „	26	5 „	26	4 „
27	9 „	27	9 „	27	5 „	27	3 „
28	8 „	28	8 „	28	4 „	28	7 „
29	9 „	29	7 „	29	8 „	29	5 „
30	15 „	30	6 „	30	6 „	30	3 „
		31	8 „			31	5 „
Total	484 Gr.	Total	304 Gr.	Total	177 Gr.	Total	146 Gr.

Ueber das Lootsen-Wesen vor und in der Mündung der Elbe.

Für die Erhaltung aller derer, die vermöge ihres Berufs den Gefahren der See sich aussetzen müssen, ist keine Einrichtung so weise und wohlthätig, als die, welche mit den Lootsen getroffen ist, deren hauptsächlichster Beruf darin besteht, dass sie durch ihre Local-Kenntnisse, durch ihren in Gefahren so nothwendigen Muth die mit Wasser bedeckten Sandbänke und Klippen, selbst mit Gefahr ihres Lebens, den einsegelnden Schiffern andeuten, und die Schiffe derselben unversehrt durch jene hindurch zum Hafen führen. Fast täglich beschäftigt, durch Auswerfen des Lothes die Einfahrten der Flüsse und Häfen von einigen Meilen zu erspähen, sind sie von jeder auch noch so geringen Veränderung der Sandbänke, die fortwährend auf dem Boden des Meeres sich zuträgt, genau unterrichtet, und der Schiffer kann sich daher getrost und ohne Bekümmerniss dem *erfahrnen* Lootsen anvertrauen.

Aus diesem Verhältniss ergiebt es sich leicht, warum das Commando oder die Disposition des Schiffes, das Manövriren mit demselben u. s. w. für den Capitain *sogleich* aufhört, so wie der Lootse den Fuss an Bord gesetzt hat, und die gewöhnlichen Bewillkommnungs-Grüsse zwischen Capitain und Lootsen ausgetauscht worden sind. Da wird denn dem am Bord sich befindenden Passagier, wenn er beobachten will, die Bemerkung

nicht entgehen, dass mit dem Erscheinen eines solchen Lootsen am Bord alles daselbst gleichsam eine andere Gestalt annimmt. Der Schiffer, der Steuermann, das Volk hören jetzt nur auf das Commandowort des Lootsen. Da heisst es dann: Rechts (oder links) gewandt! — in der Seemannssprache *Steuerbord* und *Backbord;* die Ausstellung der Segel wird verändert, das Loth wird fleissig geworfen, und die Tiefen von 3, 4, 5 und 6 Faden von dem an der Aussenseite des Schiffes angestellten Matrosen, für das Ohr ermüdend, aufgerufen. Die ganze Verantwortlichkeit jeder unglücklichen Begebenheit beruht von nun an auf dem Lootsen, und der Capitain ist vollkommen gerechtfertigt, wenn er sich keiner Widerspenstigkeit gegen die Anordnungen des Lootsen hat zu Schulden kommen lassen. Aber eben hieraus erhellet auch, wie höchst wichtig und nothwendig es sey, dass die Classe von Menschen, welche zu Lootsen genommen werden sollen, aus den erfahrensten, tüchtigsten, kühnsten und hauptsächlich aus den rechtlichsten Leuten bestehen müsse.

Um so gerechter ist der Wunsch aller derer, die bei der Seefahrt interessirt sind, dass die Hochverehrten Regierungen in Hinsicht der Lootsen ihr wachsames Augenmerk, zum Besten des Gemeinwesens, besonders darauf richten mögen, dass dieselben

1) die Küsten und Untiefen der Mündungen von Flüssen und Häfen genau kennen;
2) dass sie von dem Manövriren des Schiffes genau unterrichtet, und darin geübt sind;
3) dass sie Ueberlegung, Muth und Ausdauer bei unvorhergesehenen Gefahren besitzen;

4) dass sie rechtliche Leute seyn, die von Grundsätzen der Sittlichkeit und Redlichkeit geleitet werden; und endlich
5) dass man zu Lootsen hauptsächlich nur solche Leute berechtige, von denen man versichert seyn kann, dass sie den Kaufmann und Assecuradeur nicht zu betrügen suchen, um nicht zur Erlangung des versicherten Capitals einen Total-Verlust zu veranlassen und zu begünstigen, oder auch eine ganz unnöthige kostspielige Avarie-Grosse zu befördern.

Die Aufmerksamkeit jeder Regierung sollte daher fortwährend auf das sogenannte *Lootsen-Wesen* (welches mitunter auch ein Unwesen genannt werden kann) als einen höchst wichtigen Zweig der Verwaltung, gerichtet seyn; denn wo sie in dieser Hinsicht sorglos ist, da sind die Folgen für vielfache Interessen des Gemeinwohls, für den Staat, wie für den Bürger, höchst nachtheilig. Der Verfasser hat während der Führung seines Assecuranz-Geschäfts sehr traurige Erfahrungen dieser Art machen müssen, bei denen nicht allein Verdacht, sondern fast Gewissheit eines widerrechtlichen Verfahrens des Lootsen, oder auch seiner Unerfahrenheit, obwalteten. Dass dieses überall, vorzüglich in *unsern* Gegenden, möglichst beseitigt werden möchte, ist der Zweck dieser Erinnerung, und dieses kann kaum anders erreicht werden, als wenn die Hochverehrten, für alles Gute so thätigen Königlichen Regierungen Englands, Dänemarks, Hannovers und des Grossherzogthums Oldenburg mit der Unsrigen gemeinschaftlich verfahren, und zum Besten von Menschenleben und kaufmännischem Interesse zweckdienliche Maassregeln

ergreifen. Darum möge auch folgende Darstellung hier noch eine Stelle einnehmen, die dazu dienen kann, die Ursachen des Verfalls unsers Lootsen-Wesens vor der Elbe noch näher auseinander zu setzen.

Nach Beendigung des unglückseligen Revolutions-Krieges, 1814, gehörte unter die allgemeinen Friedens-Bedingungen und gegenseitigen Besitz-Abtretungen auch die, dass die kleine Felsen-Insel *Helgoland* (4¾ Deutsche Meilen von der Elb-Mündung entfernt) an England abgetreten, und das *alleinige Vorrecht* der bis dahin unter Königlich Dänischer Herrschaft gestandenen examinirten Helgolander Lootsen dadurch nicht mehr *in seinem ganzen Umfange* erhalten und bekräftigt wurde. Denn dieses fast ausschliessliche Vorrecht der Elb-Einlootsung hörte durch die Englische Besitznahme jener Insel grösstentheils auf, und es fanden sich nun Leute aus allen Gegenden, die sich mit der Lootserei abgaben, mit passenden kleinen Fahrzeugen den sich der Elbe noch in weiter Entfernung nähernden Schiffen entgegen fuhren, und ihre Lootsendienste den Schiffern anboten und *anpriesen*. Frug man sie nach Beweisen ihrer Fähigkeiten, oder nach den gebräuchlichen Lootsen-Zeichen, so gaben sie vor, dass dieses nicht mehr Sitte sey, und diese Ceremonien von den Regierungen der Seeküsten bei der Mündung der Elbe &c. für unnöthig und für gänzlich überflüssig erachtet worden. Der in der Nordsee angelangte Schiffer musste sich also mit diesen Zusicherungen der Lootsen begnügen, er musste blindlings das Schicksal seines Lebens, seines Schiffes, seiner Ladung sehr oft der gänzlichen Unerfahrenheit dieser Leute anvertrauen, die weiter nichts, als den Lootsenlohn im Auge hatten;

Man kann nicht läugnen, dass es Manchem unter ihnen *geglückt* ist, die Schiffe wohlbehalten und unversehrt zur Zufriedenheit der Schiffs-Capitaine in die Elbe zu bringen, und dieser mitunter glückliche Zufall, bei welchem kein Verdienst war, veranlasste und berechtigte gewissermassen diese After-Lootsen, von den im Hafen glücklich angelangten Schiffern einen Empfehlungs-Schein ihrer Lootsen-Fähigkeit zu fordern, dass sie, damit versehen, ihr neues Gewerbe weiter forttreiben, und fernerhin die in See sich befindenden Schiffer mit noch grösserem Erfolge zur Beglaubigung anlocken könnten.

Es fehlte freilich auch nicht an Aeusserungen bitterer Klagen von Seiten vieler Capitaine, die sich unter der Leitung dieser Neulinge im Lootsen-Wesen bald zu südlich, bald zu nördlich von der Insel Helgoland gesteuert fanden, wodurch nicht nur die Einsegelung in die Elbe um manche Stunden und Tage zwecklos und unnütz verzögert worden war, sondern sie auch zu dem furchtbarsten Prangen sich veranlasst sahen, um nur wieder ins rechte Fahrwasser zu gelangen, und das Schiff vor Untiefen und Strandung zu verwahren. Man kann daher nur mit Schaudern daran denken, zu welchen unglücklichen Ereignissen diese ungeschickte, unwissende Lootserei bei plötzlich eintretender stürmischer Witterung bei Nebel und Nachtdunkel Veranlassung geben muss.

Es wäre daher sehr zu wünschen, dass die sämmtlichen Hohen Regierungen der Küsten und der Insel Helgoland darum ersucht würden, alles Lootsen unter Ihrer geachteten Flagge zu verbieten, wenn nicht diejenigen, die sich dem Lootsenfache widmen wollen,

zuvor einem gehörig autorisirten Examen unterworfen worden sind. Es sollte Keinem für die Zukunft gestattet werden, die Lootsen-Führung eines Schiffes zu übernehmen, der nicht dem Schiffer das Lootsen-Patent seiner Regierung vorzuzeigen im Stande ist, und sollte es dennoch der eine oder andere wagen, durch Anlokkung oder Ueberredung einen Schiffer zu verleiten, der Beschönigung seiner Unerfahrenheit zu vertrauen, so müsste dieses nach Ankunft im Hafen mit einer angemessenen Strafe geahndet werden. Eine solche Maassregel würde höchst wohlthätig wirken, wir würden weniger Unglücksfälle zu beklagen haben, und die genaue Untersuchung des Fahrwassers würde von jetzt an, als *unumgänglich nothwendig*, mit grösserer Sorgfalt vorgenommen werden.

Kurzer Ueberblick des Assecuranz-Geschäfts im Jahr 1824.

Zufolge dargelegter Abrechnungen der Hamburger See-Assecuranz-Compagnien.

Der Assecuradeur für See-Gefahr tritt wohl überall, in welcher Gegend der nördlichen Hemisphäre er sich auch befinde, das beginnende Jahr mit frischem Muthe und frohen Erwartungen an; wenigstens hofft er, dass die mancherlei Unglücksfälle, die ihm das verflossene Jahr gebracht hat, und damit Verlust aller Art, in dem Umfange nicht wieder zurückkehren werden, und schmeichelt sich mit Aussichten in eine bessere Zukunft, die ihm seine vielen Mühen und Sorgen vergüten werden. Um selbst das Seinige zur Erreichung dieser Wünsche beizutragen, rüstet er sich mit den Waffen der Vorsicht, die ihm die Erfahrung an die Hand giebt, und sucht besonders solche Assecuranz-Gegenstände, die früher ihm die schmerzlichsten Nachtheile verursachten, sorgfältig zu vermeiden. Aber auch *so* spürt er bald, dass zwar *die* Glücks- und Unglücksfälle, welche jetzt sich ereignen, nicht derselben Art sind, wie vormals, dass das, was früher als besonders gefährdet angesehen ward, jetzt ohne Total-Verlust, vielleicht selbst mit Vortheil abläuft; dagegen aber auch, dass, was früher vom Zufall besonders begünstigt schien, jetzt auf eine höchst unerwartete Weise feindlichem Missgeschick unterliegt. So war es von jeher, wie in der Natur, so im Laufe der Geschäfte;

der Veränderung ist Alles in der Welt unterworfen, und kein Mensch kann sich rühmen, die Frau Fortuna *vorzugsweise* an *seinen* Wagen gefesselt zu haben.

Das Jahr 1824 fing, wie oben auseinander gesetzt ist, für die Assecuranz nicht ganz ohne Verluste an; doch wurden diese durch darauf folgende glückliche Umstände bis in die Mitte des Octobers wieder verschmerzt, — und zur Erwartung der glücklichsten Resultate zu berechtigen, bedurfte es nur noch einer leidlichen Nachjahrs-Witterung bis zum Schluss Decembers, zum An- und Absegeln günstig umlaufender Winde. Besonders war der Wunsch lebhaft, dass die nach mehreren Americanischen und Europäischen Häfen so lange in Ladung gelegenen Schiffe endlich doch die Nordsee und den Brittischen Canal passirt seyn möchten.

Bekanntlich aber trat vom October an jene traurige Periode der furchtbaren Stürme ein, welche 78 Tage ununterbrochen hinter einander wütheten. Die bisher errungenen Vortheile der überstandenen neun Monate also schwanden von der Mitte Octobers an durch die täglich eingehenden Hiobs-Nachrichten wieder dahin, und es machte sich immer klarer, dass fast alle Abrechnungen der Hamburger See-Assecuranz-Compagnien, wovon hiebei eine allgemeine Uebersicht *) erfolgt, mehr oder minder nur mit Verlust haben abgeschlossen werden können. Man konnte so das Jahr 1824 mit dem von 1821 ganz in gleiche Kategorie stellen, und

*) Der in derselben angegebene, augenblicklich zu stipulirende Werth der Actien ist *exclusive* der bedeutenden garantirten Verpflichtungs-Summen, welche zur Sicherheit der Verassecurirten dienen.

ersic

bgelegten Rechnu

E R U

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY

ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS.

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY

ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS.

musste es für eben so ausgezeichnet unglücklich erklären, als das von 1823 über alle Erwartung glücklich abgelaufen war.

Da sich aus sichern Berechnungen nicht im Voraus bestimmen lässt, ob und in wie weit das Früh- oder Nachjahr von Stürmen befreit bleiben werde: so bleibt zur Rettung des Assecuranz-Wesens in dieser Hinsicht nur die Aufstellung und Festhaltung des Grundsatzes, das Zeichnen für das Nachjahr möglichst zu beschränken, und *vom längsten Tage an* von Monat zu Monat mit steigender Prämie zu versichern, um die Prämie der Gefahr anzupassen, damit wenigstens ein billiges Gleichgewicht bewirkt werde.

Ob diese Ansicht richtig, und der allgemeinen Annahme würdig sey, mag dem Urtheile des handelnden Publicums, und besonders Denen, die in Kenntnissen des Assecuranz-Wesens eingeweihet sind, überlassen bleiben.

SPECIFICATION

der Pag. 39 erwähnten verunglückten Schiffe.

In Folge der Stürme der Monate November und December im Jahr 1824, besonders desjenigen vom 3. auf den 4. November, sind folgende Schiffe, nach und von der Elbe, Weser und Eider bestimmt, in der Nordsee an unsern Küsten verunglückt.

Schiffersname.	*Schiffsname*	*kommt von*	*geht nach*	*Bemerkungen.*
H. Boye	Cathar. Marg.	Petersburg	Hamburg	Capitain ertrunken.
H. Ovens		Naskow	Altona	Mannschaft ertrunken.
J. J. Jasky	Augustus	Tönningen	Amsterdam	Mannschaft gerettet.
D. Schruven		Hollst. Canal	Altona	Mannschaft ertrunken.
H. Franzen	Emmanuel	Bandholm	Bremen	Mannschaft gerettet.
H. J. Sieverts	Einigkeit	Wollersum	do.	do.
J. Brödt	Fortuna	Neustadt	do.	do.
H. L. Meyer	Vrouw Engel	Rostock	Amsterdam	Schiffer ertrunken.
J. Mädwig	Frau Catharina	Hamburg	Tönningen	Mannschaft gerettet.
J. Domansky	Danzig	Danzig	London	Vier Mann ertrunken, die übrigen gerettet.
A. A. Oorting	Neptunus	Riga	Amsterdam	Mannschaft ertrunken.
J. Simpsen	Ann	Sunderland	Hamburg	Zwei Mann ertrunken, die übrigen gerettet.
J. P. Evers	Hoffnung	Bordeaux	do.	Mannschaft gerettet.
J. Allain	Archille	Petersburg	Havre	Schicksal der Mannschaft unbekannt.
J. Buhmann	Graf Bernstorff	St. Croix	Copenhagen	Mannschaft gerettet.
Ferrer	Hanna	St. Ubes	do.	do.
Maack	Emma	Bahia	Hamburg	Mannschaft ertrunken.
W. Lang	Eleonore	Königsberg	Amsterdam	do.
Wohlers	Diana	Rostock	London	do.
H. J. Orum	Kaasboll	Drontheim	Bilbao	Mannschaft gerettet
C. H. Jessen	Fr. Engelstädt	Havana	Hamburg	Mannschaft ertrunken.
M. Hochreuter	Margaretha	Newcastle	Flensburg	Mannschaft gerettet.
C. F. Braack	Frau Elisabeth	Riga	Rouen	Mannschaft ertrunken.
D. H. Puister	Goode Hoop	Antwerpen	Hamburg	Mannschaft theils gerettet.
P. Petterson	Catharina	Bordeaux	Stockholm	Mannschaft gerettet.
D. B. Dircken	Frau Maria	Cadix	Hamburg	do.
J. Krohn	Mar. Elisabeth	Bordeaux	do.	do.
E. Duckels	Jane & Maria	London	do.	do.
J. M. Lührs	2 Gesüsters	Malaga	do.	Mannschaft ertrunken.
C. Behn	Maria	London	do.	Mannschaft ertrunken bis auf einen Mann.
C. Schau	Elisabeth	Petersburg	do.	Mannschaft ertrunken.
H. B. Decker	Hercules	Hamburg	Omoa	Mannschaft gerettet.
Abrahams	Elisabeth	do.	Amsterdam	Passagiere und Mannschaft ertrunken bis auf drei Mann.
Byrne	Richard	do.	London	Mannschaft ertrunken
O. O. Holm	Resolution	do.	New-Orleans	Mannschaft gerettet.
H. de Jongh	Leonore	Corunna	Hamburg	Mannschaft ertrunken.
H. Lure	Prinz Georg	Havana	do.	Mannschaft gerettet.
F. Holtz	Johanna Elis.	Randers	London	Mannschaft bis auf einen Mann gerettet.
Unbekannt	Preuss. Brigg			Mannschaft ertrunken.
do.	Engl. Brigg			do.

Die Gesammtzahl obiger verunglückten Schiffe beträgt 40, doch ist dieselbe sowohl in der Nord- und Ostsee, als auch im Englischen Canal und an den Küsten Irlands und Norwegens bedeutend grösser, und man dürfte sie vielleicht auf weit über 100 berechnen.

Die bekannt gewordenen schwer avarirten Schiffe sind ohngefähr auf 130 anzunehmen, in sofern sie das Hamburger Assecuranz-Geschäft betreffen.

*Sendschreiben eines Assecuranz-Bevollmächtigten in Hamburg an einen auswärtigen Freund.**)

So schmeichelhaft es auch immer für mich ist, wenn Sie, mein geehrter Freund, über einige das Versicherungs-Wesen betreffende Gegenstände von mir Aufklärung und Belehrung erwarten zu dürfen glauben, so zweifle ich dennoch, dass meine Kräfte einem solchen Unternehmen gewachsen seyn mögten, und wenn ich den Versuch wage, Ihren Wünschen zu entsprechen, so nehme ich zugleich im Voraus Ihre Nachsicht in Anspruch, weil ich Ihnen wenig mehr, als die geringen Resultate eigenen Nachdenkens und eigener Erfahrungen werde mittheilen können.

Zum Vorwurf meines heutigen Briefes will ich aus Ihren mir vorgelegten Fragen gleich die erste wählen, weil diese mir von einem wichtigen Einfluss auf das Geschäft zu seyn scheint. Sie fragen nämlich:

> „Darf ein Versicherter die Taxen der zu versi-
> „chernden Waaren u. s. w. ganz nach seiner
> „Willkühr annehmen, oder hat er dabei eine
> „gewisse gesetzliche Norm zu befolgen?"

---

*) Obiger Aufsatz wurde mir von dem Verfasser der 1823 erschienenen Schrift „Einige Bemerkungen in Bezug auf die Bemerkungen des Herrn Dr. Pöhls über Havarie-Grosse &c." mitgetheilt.

T.

und ich nehme keinen Anstand, darauf unbedingt zu antworten: *Nein, er darf nicht willkührlich taxiren*, wenn gleich die Meinung, dass im Fall eines totalen Schadens die Taxa in der Police als *einzige* Norm für den Werth der versicherten Gegenstände anzunehmen wäre, leider nur gar zu vorherrschend ist, und nicht selten Ansprüche darauf begründet werden, die gegen Vernunft, Recht und Billigkeit im schreiendsten Contrast stehen. Zwar enthält unsere Assecuranz- und Havarie-Ordnung kein Capitel, was über diesen Gegenstand *besonders* handelte, obwohl ich es, wenn dieses Gesetz einmal revidirt, und den veränderten Zeitumständen mehr angepasst, folglich verbessert würde, *für ein sehr Wesentliches* halten mögte. Allein widmen Sie Ihre Aufmerksamkeit dem 4. Art des Tit. XII. jenes Gesetzes, und Sie werden mit mir einverstanden seyn, dass sich alle Erfordernisse und Eigenschaften einer *richtigen* Taxa aufs bestimmteste und genaueste darin vorgeschrieben und bezeichnet finden.

Nachdem im 1. Passus dieses Artikels festgesetzt worden, wie es mit der Berechnung des Schadens *an taxirten Gütern* gehalten werden soll, so bestimmt der zweite die Art und Weise dieser Berechnung, wenn die Güter in der Police *nicht taxirt* waren. Der Dispacheur soll die Faktura oder Einkaufs-Rechnung, nebst der Prämie von der Assecuranz und Reassecuranz (oder dentlicher Prämie von der Prämie) und die Unkosten, welche die Güter erfordert haben, *um sie an Bord zu bringen*, zum Grunde seiner Rechnung legen, und hierbei sonst auf nichts anders, noch auf einige sogenannte Conjunkturen oder eingebildeten Gewinn, einige Absicht haben (Rücksicht nehmen),

In diesem Artikel hat sich, nach meinem Erachten, der Wille der Gesetzgeber auf eine so klare und unzweideutige Weise ausgesprochen, dass nur die hartnäckigste Zweifelsucht oder gar schmutziger Eigennutz ihre Stimmen dagegen erheben können. Die nicht taxirten Waaren sollen in eine Kathegorie gebracht werden, die ihren Anspruch auf Entschädigung dem der *taxirten* gleich stellt. Man bestimmte die Bedingnisse, auf welche das geschehen solle, und setzte also voraus, dass es mit diesen eben so gehalten wäre, auch nicht anders gehalten werden könne, noch solle; denn, ist beiden ein gleiches Anrecht auf Ersatz zugestanden, so müssen sie sich auch in ihren Eigenschaften völlig gleich geworden seyn. Eine nicht taxirte Waare wird also durch diese Berechnung zur taxirten, und die von dem Assecuradeur zu leistende Vergütung soll darnach, *ohne Rücksicht auf Conjunctur oder imaginairen Gewinn* berechnet werden. Die *richtige* Taxa einer Waare ist also ihr wahrer Werth nach der Faktura (auf diesen Punkt werde ich jedoch später noch zurückkommen) mit Hinzufügung der Kosten bis am Bord, der Prämie, und der Prämie von der Prämie. Die Gesetzgeber haben durch diese Bestimmungen es bewiesen, dass sie die richtige Bedeutung der Assecuranz gar wohl kannten und zu würdigen verstanden. Wer sich versichern lässt, will *gegen Verlust* gedeckt seyn, und diese Sicherheit ist ihm sogar in dem Umfange gewährt, dass man selbst die Prämie von der Prämie (die doch recht oft nur eine Kleinigkeit beträgt) in Anschlag zu bringen gestattete. Dahin lauten auch unsere Policen, in denen der Assecuradeur sich verbindlich macht, seinen Versicherten *von Schaden zu*

entfreien, keinesweges ihm einen imaginairen Gewinn zu ersetzen, in soferne dieser nicht mit versichert worden ist. Dass aber auch dieser versichert werden könne, dafür hat das Gesetz Tit. III. Art. 2. gesorgt; und dadurch nicht allein jedem *billigen* Anspruch genügt, sondern auch noch die Verfügung des 12. Tit. „dass kein eingebildeter Gewinn stillschweigend in der Taxe begriffen, oder dabei berechnet werden solle," um so mehr hervorgehoben. Wenn ich mich nun für Kapital und Kosten, alle Prämien eingerechnet, und dann auch noch für imaginairen Gewinn versichern lassen kann, sobald ich diesen letzteren nur namentlich bezeichne, was sollte mich dann bewegen können, den Werth des zu versichernden Gegenstandes höher anzugeben und zu taxiren, als er wirklich beträgt? Soll eine *Absicht* hiebei statt finden, so drängt sich die Vermuthung auf, dass man wohl nur auf eine *unlautere* mögte schliessen dürfen.

Indem nun die Gesetzgeber durch diese Bestimmungen für das Interesse des Versicherten sorgten, vereinigten sie zugleich damit dasjenige des Assecuradeurs, der jenen *nur schadlos* halten soll, weil er sich nach den Worten der Police „in seine Stelle setzt." Der Assecuradeur verpflichtet sich hiezu gegen Empfang der bedungenen Prämie, und auf die verabredeten Bedingungen, und indem er diese Verpflichtung übernimmt, verpflichtet er sich nur zum Ersatz des Schadens, *der den Versicherten selbst getroffen hätte*, wenn er unversichert geblieben wäre; eine weitere Ausdehnung kann doch dieser vom Assecuradeur übernommenen Verbindlichkeit durchaus nicht eingeräumt werden. Würde es nun nicht empörend seyn, und

gegen jedes Gefühl von Recht und Billigkeit streiten, wenn der Versicherte im Fall eines totalen Schadens, den unbedingten Ersatz nach einer übertriebenen Taxa nur aus dem Grunde vom Assecuradeur sollte fordern können: *weil die Waare so in der Police taxirt war?* Der *erste*, und ich mögte fast sagen, der *ausschliessliche Zweck* des ganzen Assecuranz-Wesens ist Sicherung gegen Verlust, *das erste Erforderniss:* guter Glaube und gegenseitiges Vertrauen, was aber der Natur der Sache nach der Assecuradeur in einem weit höheren Grade gegen seinen Versicherten hegen muss, als dieser gegen ihn. Ich fordere jeden Sachkundigen auf, mir zu bezeugen, ob es dem Assecuradeur in bei weitem den meisten Fällen möglich ist, die Richtigkeit einer Taxa genau zu beurtheilen, indem er sie anerkennt und genehmiget. Es wird Caffe von London versichert, kennt er das Gewicht der Fässer oder Säcke? sagt man ihm, ob es feiner Martinique oder die geringste Brennwaare ist? oder Leinen nach America, ist es die feinste Holländische oder die schlechteste Schlesische Leinwand? wird in der Regel die Gattung benannt? Und machen diese Umstände dennoch nicht einen höchst bedeutenden Unterschied im Werth? Ich weiss nun freilich wohl, dass man nach dem strengen Rechte nichts genehmigend unterschreiben sollte, von dessen Richtigkeit man nicht die völligste Ueberzeugung hätte; aber es fragt sich, ob eine Einrichtung, die dem Assecuradeur diese Ueberzeugung jedesmal verschaffte, überall ausführbar wäre, und sollte denn auf Treu und Glauben durchaus gar kein Werth mehr gelegt werden? Und auf wessen Seite wäre der Nachtheil, wenn unsere Assecuradeure auf diese Beweise vor

der Anerkennung der Taxen beständen? Sicher träfe dieser den Kaufmann, da es dem Assecuradeur immer noch weit leichter seyn würde, sich durch die Anstellung eines kenntnissreichen neuen Gehülfen, die nothwendige neue Bürde viel weniger beschwerend zu machen. Nun aber denke man sich die Last des Kaufmanns, der jeder Versicherungs- oder Taxen-Nota eine genau specificirte Factura beifügen soll, in deren Besitz er selbst sich oft nicht einmal befindet. Wozu würde dieses führen? Und sollten denn unsere Väter die Worte „ohne List und Gefährde," ganz ohne Absicht zum Schluss der Policen gewählt haben? Gewiss nicht, denn sie pflegten nichts ohne Bedacht zu thun, und ohne Zweifel wollten sie beiden Partheieu dadurch den Weg der Treue und Redlichheit bezeichnen, von dem der Versicherte, wie der Versicherer, nie abweichen sollen.

Eine zu hohe Taxa ist aber auch schon aus dem Grunde eine Ungerechtigkeit gegen den Assecuradeur, weil ihm in dem versicherten Gegenstande gewissermassen eine stillschweigende Hypothek für die gezeichnete Summe angewiesen wird. Ein Beispiel möge dieses erläutern und beweisen. Gesetzt ich würde fünf Kisten Leinen nach Havana verladen, die mir 10,000 Mk. kosten; ich lasse sie aber, ohne einen imaginairen Gewinn, für 12000 Mk. versichern und taxiren, und decke diesen vielleicht noch separat. Das Schiff strandet an der Englischen Küste, die Leinen werden nass geborgen, dorten oder hier für Rechnung des Assecuradeurs verkauft, der nun dasjenige ersetzen soll, was solche weniger, als die Taxa produziren! Wenn nun diese Leinen hier nur 10000 Mk. werth waren, so leuchtet es

doch ein, dass dem Assecuradeur zu nahe geschehen ist, denn ein reeller höherer Werth lässt auch auf eine bessere Qualité schliessen, und diese würde selbst im beschädigten Zustande immer noch einen höheren Preis geholt haben, als die geringere Sorte. Der versicherte Gegenstand ist das Unterpfand, wogegen der Assecuradeur zeichnet; er muss ihm übertragen werden, sobald er nach der Taxa bezahlen muss, folglich darf dieses Unterpfand auch keinen geringern Werth haben, als wofür der Versicherte es rechtlicherweise einsetzen konnte. Diesen Werth imaginair annehmen zu wollen, ist und bleibt eine unerlaubte Täuschung.

Ich weiss nicht, ob das bisher Gesagte hinreichen wird, um nicht allein darzuthun, nach welchem Maassstabe die Taxen gesetzlich bestimmt werden sollen, sondern auch zu beweisen, dass diese Vorschrift der Gesetze auf die höchste Billigkeit und Zweckmässigkeit gegründet ist, und durch deren pünktliche Befolgung das Interesse des rechtlichen Versicherten mit dem des Assecuradeurs vereinigt wird. Und es kann sogar Fälle geben, in denen der Nachtheil einer übertriebenen Taxa gerade auf den Versicherten zurück fällt, wenn (wie z. B. in den Preussischen Ostsee-Häfen) die Waaren nach dem Marktpreise am Bestimmungsort zur Havarie-Grosse contribuiren, und diese keine 3 pCt. austrägt, weil die Taxa zu hoch war, folglich vom Eigner getragen werden muss. Eine zu niedrige Taxe würde eben so widersinnig seyn, weil der Versicherte dadurch in einzelnen Fällen gefährdet werden könnte, ohne dass dem Assecuradeur Nutzen daraus entstände, denn erhält er *für den wahren und richtigen Werth* die Prämie, so kann und muss er auch für diesen,

aber nur für diesen, den Risico tragen, und darf und kann sich dem nicht widersetzen. Nach meinen Begriffen handelt aber derjenige, der den Werth einer Waare (es geschehe denn aus Unkunde) zu hoch versichert und taxirt, moralisch wenigstens, eben so strafbar, als wer einen Gegenstand zwiefach versichern lässt, und im Schadensfall nun auch von beiden Assecuradeuren den versicherten Betrag eincassiren will, nur weil er sich durch die Zahlung der Prämien dazu berechtigt glaubt.

Es ist hier vielleicht der Ort, eines Irrthums zu erwähnen, in dem manche Auswärtige befangen zu seyn scheinen, wenn sie glauben, dass die Prämienzahlung allein genüge, um jede noch so gegründete Einwendung des Assecuradeurs gegen den Werth der Waare, oder wie sie auch sonst Namen haben möge, zu beseitigen. Von der eigentlichen Bedeutung der Taxe scheinen diese Leute gar nicht einmal einen richtigen Begriff zu haben; sie überlassen es sogar oft ihrem hiesigen Commissionair, solche nach seinem Gutdünken in der Police einzuschalten, oder es ganz zu unterlassen. Entsteht aber ein Schade, so werden die gegründetsten und billigsten Forderungen der Assecuradeure mit dem abschreckenden Namen der *Chikane* belegt, weil diese Menschen nun einmal in dem Wahn sind, dass der Assecuradeur jede Summe, wofür er die Prämie empfangen hat, auch ohne Weiteres erstatten müsse. Es will sogar verlauten, als ob ein solches Princip in der vor einiger Zeit in einer bedeutenden Handelsstadt an der Ostsee wider mehrere Kaufleute anhängig gewesenen criminellen Untersuchung, zur Vertheidigung der Angeschuldigten hätte aufgestellt

und behauptet werden wollen. Ich wage zwar nicht, dieses zu verbürgen, auch hat der Ausgang der Sache bewiesen, dass die Gesetze jenes Staates dergleichen Vertheidigungsmittel unrechtlicher Handlungen gehörig zu würdigen wissen; demohngeachtet dürfte es nicht undienlich seyn, wenn die Hamburger Assecuradeure denjenigen Theil des auswärtigen Publicums, der einer solchen Zurechtweisung bedürfen mögte, durch eine zweckmässige öffentliche Bekanntmachung, eines Bessern belehreten, damit in der Folge wenigstens Keiner sich mit Unwissenheit entschuldigen könne. Vielleicht würde dadurch mancher Verdriesslichkeit und manchem kostspieligen Rechtsstreite vorgebeugt werden. Lassen Sie uns nun die oben angezogene Gesetzesstelle (Tit. 12 Art. 4 der A. u. H. O.) noch einmal wörtlich vornehmen, um jeden Missverstand zu vermeiden, der durch eine irrige oder willkührliche Interpretation derselben herbeigeführt werden könnte. Wir haben bereits gesehen, nach welchen Formen die nicht taxirten Waaren, auf einem gleichen Fuss mit den taxirten gestellt, folglich die früher nicht beschaffte Taxa supplirt werden soll. Dazu bedarf es

Erstens: der Factura; sie soll zum ersten und hauptsächlichsten Grund der Rechnung gelegt werden. Ich leugne keinesweges, dass mir diese Vorschrift, als Gesetz, bei weitem nicht bestimmt genug erscheint, doch dürfen wir die Gesetzgeber deshalb nicht tadeln, denn sie lebten und schrieben in einer ganz andern Epoche, als ihre Enkel und Urenkel, und unser Handel hat in einem Zeitraum von beinahe einem Jahrhundert eine so ganz veränderte Gestalt gewonnen, dass Manches, was damals ganz passend und vortrefflich war, sich den

gegenwärtigen Zeiten durchaus nicht mehr anfügen lassen will. Abgesehen davon, dass eine Factura simulirt seyn könnte (allerdings eine Befürchtung, der man bei den bekannten rechtlichen Gesinnungen unserer Kaufmannschaft im Allgemeinen Gottlob nur höchst selten Raum geben dürfte) so tritt doch mitunter der Fall ein, dass eine Waare schon früher gekauft und facturirt ist, und erst vielleicht nach Jahresfrist versandt und versichert wird, in welcher Zeit die Preise des fraglichen Artikels am Ort des Absendens bedeutend gestiegen oder gefallen seyn können; wie soll nun *der wahre Werth* zur Assecuranz ausgemittelt und bestimmt werden? Gesetzt der Artikel wäre gefallen, so würde der Facturenpreis zum grossen Nachtheil des Assecuradeurs gereichen, denn wenn dieser z. B. auf 100 Ctr. Caffe von London versicherte, die etwa vor zwei Jahren zu 80 *s.* gekauft wurden, jetzt aber zu 55 *s.* zu kaufen seyn würden, so hätte er im unglücklichen Fall die Valuta von £ 125 mehr zu bezahlen, als der Versicherte wirkliches Interesse bei dem Schiff hatte, denn das Interesse zu 80 *s.* war nur fictif, der Caffe war nicht mehr als 55 *s.* pr. Ctr. werth, und zu diesem Preis würde der Assecuradeur, der nicht das Geld, sondern nur *den wahren Werth* von 100 Ctr. Caffee versichert, oder vielmehr für die glückliche Ankunft derselben verhaftet seyn will, die verloren gegangene Parthei in derselben Qualité wieder anschaffen können. Er setzt sich in die Stelle des Versicherten, er will ihn von Schaden befreien; wie ist es also denkbar, dass er einen Verlust ersetzen soll, der den Versicherten gar nicht traf, denn die 25 *s.* Differenz waren Folge der Conjunctur, die nicht berücksichtigt werden soll; der

Versicherte hatte sie schon verloren in dem Augenblick, da er Auftrag zum Absenden gab, lange vorher, ehe und bevor er den Contract mit dem Assecuradeur abschloss; er kann und darf diesem *seinen* Schaden nicht mehr aufbürden. Die Richtigkeit dieses Grundsatzes scheint mir auch durch den hier jetzt eingeführten Gebrauch, die Havarie particulière an beschädigten Waaren nach dem Börsenpreis am Bestimmungsorte zu reguliren und zu ersetzen, bestätiget zu werden. Indessen kann man doch auch nicht verlangen, dass der Kaufmann die Gefahr der £ 125 Unterschied im vormaligen und jetzigen Werth der Waare, selbst laufe, wenn er es nicht will. Dem ist aber ganz einfach abzuhelfen: er versichere den Werth der 100 Ctr. Caffee nach dem Marktpreis zu 55 *s.*, der ja, wenn im Schadensfall irgend eine Einwendung gemacht werden könnte, gar leicht zu konstatiren wäre, und decke sich für das Uebrige *als imaginairen Gewinn*, procentweise berechnet und angegeben. Er hat dabei den Vortheil, dass wenn ihm die Waare beschädigt geliefert würde, eben so viele Procente von jenem bezahlt werden, als auf die Waare fallen, und darf wegen der Angabe zur etwaigen Havarie-Grosse keine Schwierigkeiten befürchten. Auch der Assecuradeur, der auf diesen Gewinn zeichnet, wird dadurch nicht beeinträchtiget, denn zu geschweigen, dass es sein freier Wille ist, den Risico zu übernehmen, so ist es ihm auch nicht unbekannt, er muss es wenigstens vermuthen, und es wird ihm nicht verhehlt, dass er einen Gegenstand versicherte, der möglicherweise bei Ankunft der Waare nicht existirt, denn dieses ist ja mehr oder minder allemal der Fall beim imaginairen Gewinn; dagegen hat er den Vorzug,

von jedem Beitrag zur Havarie-Grosse frei zu seyn; und im Fall ihn ein Schade trifft, darf er sich über das Verfahren des Versicherten nicht beschweren, denn dieser ist offen und ehrlich zu Werke gegangen. Eben so leicht ist die Frage zu lösen, wenn im umgekehrten Fall die Waare von 55 auf 80 *s.* gestiegen wäre. Kein Vernünftiger kann und darf dem Kaufmann zumuthen, dass er sich auch dann noch nur für den Betrag der Factura decken solle, im Gegentheil, er hat die völlige und rechtmässige Befugniss, sich für einen Werth zu sichern, der ihn in den Stand setzt, eine Parthei Caffe zu 80 *s.* wieder zu erlangen, wenn jene verloren gehen sollte; er schliesst den Contract mit dem Assecuradeur, in einem Augenblick, in dem die Waare wirklich diesen Werth hat. Er lasse also entweder den Facturen-Betrag als Taxe der Waare (und dieses würde ich für das Richtigste und ihm Vortheilhafteste halten) und dann noch den Unterschied von 55 zu 80 *s.* als imaginairen Gewinn, oder aber das Quantum zu 80 *s.* als den letzten Marktpreis berechnet, und dann noch so viel Gewinn versichern, als er noch überdem verdienen zu können hofft. Beide Wege sind richtig und legal, und können dem Versicherten nie zum Nachtheil gereichen, es scheint mir aber, wenn wir das Gesagte als richtig annehmen, die Schlussfolge daraus hervorzugehen, dass nicht eigentlich *die Factura*, sondern *der letzte Marktpreis am Absendungsorte* die Basis zur richtigen Taxa liefern sollte. Man wird mir vielleicht einwenden, dass die Bestimmung einer solchen Einrichtung in der Ausführung mit mancherlei Schwierigkeiten verknüpft seyn dürfte; aber dies ist nur scheinbar, denn einmal gehören solche Fälle nicht unter die alltäglichen, wenigstens

nicht, wo von einem bedeutenden Unterschied im Werth die Rede ist, und auf die unbedeutende Abweichung weniger Procente dürfte wohl keine Rücksicht zu nehmen seyn.

Nach diesen Principien würde man auch folgern können, wie der Kaufmann eine Waare zu taxiren hätte, die er vom eigenen Lager etwa auf Speculation nach einem dritten Ort versendet. Ich mögte fast glauben, dass bei Versendungen dieser Art, und hundert gegen einmal, ganz ohne böse Absicht, die meisten Fehler begangen werden. Ein Kaufmann schleppt sich seit zehn Jahren mit einem unverkäuflichen Artikel; ursprünglich schon theuer eingekauft, ist er ihm durch die Zinsen des so lange entbehrten Capitals, durch Lagermiethe und Kosten noch viel theurer geworden. Vielleicht bietet America, Westindien ihm jetzt die Gelegenheit, aus seinem Lagerhüter das ganze oder doch bei weitem den grössten Theil des Capitals zu retten; rasch sendet er ihn an Bord, calculirt genau seine wahren und imaginairen Auslagen, und hat, indem er den ganzen Betrag dieser Summe versichert, gar kein Arg daraus, dass er gegen den Assecuradeur das himmelschreiendste Unrecht begehet. Der Mann wird nun freilich sagen: ich kann in Havanna, in Alvarado &c. so und so viel für meine verlegene Waare erhalten, weshalb soll ich mich der Gefahr eines Verlustes unterziehen? Ganz recht, das soll er auch nicht. Aber er versichere und taxire seine Waaren für das, was er nach ihrem wahren Werth hier jetzt dafür würde lösen können, dann Zinsen, Kosten und das, was er in Havanna oder anderswo mehr dafür zu erhalten sich schmeichelt, als Auslagen oder Extra-Kosten und

imaginairen Gewinn, besonders und unter Angabe. Es wird ihm nicht schwer werden, die Versicherung darauf zu erlangen, und gesetzt, es träte nun der ärgste Fall ein, dass er sie hier oder anderswo gar nicht bekommen könnte, je nun so wird der rechtliche Mann sich lieber einmal der Gefahr eines möglichen Verlustes aussetzen, als selbst ohne Absicht eine Handlung begehen, die immer unrecht bleiben wird, wenn auch die Richtigkeit des Grundsatzes, dass die Taxa einer Police durchaus nicht bestreitbar wäre, oder nicht angetastet werden dürfe, vor den Richterstühlen allemal geltend gemacht werden könnte.

Unsere schon öfter gedachte Gesetzesstelles scheint auch in ihrer Abfassung selbst auf so etwas hinzudeuten, wenn sie

Zweitens: der Unkosten gedenkt, und nur derjenigen erwähnt, *welche die Güter erfordert haben, um sie an Bord zu bringen.* Also nur *diese* sollen in Anschlag gebracht werden können, keine früher darauf gefallene, nicht Zinsen noch Lagermiethe. Die Sache ist klar und deutlich bezeichnet, und mögte mir fast den Muth geben, zu glauben, dass meine Ansicht dem Sinn der Gesetzgeber über den zur Taxe concurrirenden Werth ziemlich entspricht, und sie der unvorherzusehenden Fälle nur deshalb nicht ausdrücklich im Gesetz erwähnten, weil solche damals vielleicht noch sparsamer, als jetzt vorkamen. Ferner soll

Drittens die Prämie von der Assecuranz und Reassecuranz *) mit berechnet werden, und dies ist

---

*) Schon oben erwähnte ich, dass es richtiger oder doch allgemein verständlicher „Prämie von der Prämie" heissen würde. Unter

billig, denn der Versicherte muss so wenig an dem wirklichen Werth der Waare, als an dem etwas verlieren, was er zu dem Zweck ausgiebt, um zu ihrem Besitz zu gelangen; selbst die Courtage und Stempelgebühren ist er mit in Anschlag zu bringen befugt. Durch die kaufmännische Usance ist es nun einmal schon sanctionirt, die Summen der zu besorgenden Versicherungen in runden Zahlen zu stellen, und hieran kann und wird der Assecuradeur nie einen Anstoss nehmen, da es für sein Geschäft wirklich eine Erleichterung ist.

Hier dürfte nun vielleicht der Platz seyn, um einiger Einwendungen zu erwähnen, mit denen die Vertheidiger willkührlicher Taxen meine aufgestellten Ansichten zu bestreiten versuchen mögten. Die erste ist die in den Plänen der meisten Versicherungs-Institute enthaltene Bedingung, „die Taxa in der Police gilt *nur* im Fall eines totalen Schadens." Abgerechnet, dass diese Bedingung in einer ganz andern Bedeutung da stehet, so schliesst sie die Forderung, dass die Taxa nach richtigen und gesetzmässigen Grundsätzen bestimmt seyn müsse, keineswegs aus, man hätte sonst sagen müssen, „die Taxa gilt *unbedingt* im Fall eines totalen Schadens." Jene Erklärung der Institute kann ihrem Recht, eine erweislich irrige Taxa zu bestreiten, durchaus keinen Eintrag thun.

Reassecuranz verstehen wir im Geschäfts- und Sprachgebrauch, wenn ein Assecuradeur sich für einen von ihm übernommenen Risico anderweitig rückversichert. Herr Dr. Pöhls will dieses aber (Pag. 31 der Zusätze) nicht eine Reassecuranz, sondern nur eine *Unterart* derselben genannt wissen. Frägt sich also: was ist denn eine wirkliche Reassecuranz?

Als zweite Einwendung mögte man sich der in dem gedruckten Police-Formular eingeschalteten Klausul bedienen, dass im Fall von Schaden kein anderer Beweis, des Werthes halber, erforderlich seyn solle, als nur die Police. Der Art. 2 des 13 Tit. der A. u. H. O. legt aber doch, ganz im Gegensatz zu dem vom Gesetz selbst vorgeschriebenen Formular, dem Versicherten die Verpflichtung auf, „sein Interesse zu beweisen," selbst wenn die Bedingung in der Police steht, dass im Fall von Schaden kein Connoissement beigebracht werden dürfe, und kein anderer Beweis als die Police erforderlich wäre. Das Gesetz selbst räumt demnach eine Abweichung von den Vorschriften des Formulars ein, und wenn der Versicherte sein Interesse documentiren soll, was dürfen wir nur darunter verstehen? Lässt es sich vernünftigerweise denken, dass es genügen könne und würde, ein Interesse von 100 Mk. zu erweisen, wenn vielleicht fünf- oder zehnmal so viel versichert ist? Nur der Beweis des wahren Werthes kann das richtige Interesse des Versicherten ergeben, und da der Assecuranz-Contract durchaus auf unsere A. u. H. O. gegründet ist, und in streitigen Fällen nach dieser entschieden wird, so ist der Versicherte eben so wohl an ihre Vorschriften gebunden, wie der Assecuradeur; sie kann jenem keine Vortheile gewähren, die dem letzteren offenbar zum Nachtheil gereichen, und seine Rechte beeinträchtigen würden. Wünschenswerth bleibt es indessen, dass bei einer einstigen Revision des Gesetzes nicht allein in Hinsicht der Taxen zweckmässige Vorschriften festgestellt, sondern auch die Policen-Formulare in dem Sinn dieser Vorschriften abgeändert werden mögen, um eine Schutzwehr zu zerstören,

hinter die sich Unbilligkeit und Eigennutz nur gar zu leicht verstecken können.

Nachdem ich Sie nun lange genug, und mit möglichster Ausführlichkeit, über die Taxa der zu versichernden *Waaren* unterhalten; wollen wir uns jetzt zu einem Gegenstande wenden, der in der That weit grössere Schwierigkeiten darbietet, wenn der Knoten nicht zerhauen, sondern mit der höchst möglichsten Umsicht gelöset werden soll; ich meine die Taxa bei der Versicherung auf das Kasko eines Schiffs, als worüber unsere A. u. H. O. eben so wenig etwas Positives bestimmt, als nur einen Leitfaden darbietet, um über die Gründlichkeit und Rechtmässigkeit einer solchen Taxa einigermassen richtig entscheiden zu können. Hier durchkreuzen sich die Interessen des Versicherten und des Assecuradeurs auf eine wirklich wunderbare Weise. Der Assecuradeur wünscht jedes Kasko gerne hoch taxirt: einmal, weil er daraus die, freilich nicht allemal richtige, Folge zieht, dass eine theure Sache auch eine gute Sache sey, ein hoch taxirtes Schiff also besser und tauglicher seyn müsse, als ein anderes von ungefähr gleicher Grösse, das niedriger taxirt ist. Dann lehrt ihn auch die Erfahrung, dass die Zahl der Havarien grösser ist, als die der totalen Schäden; je höher also die Taxa ist, um desto weniger oder doch in einem minderen Grade wird ihn ein particulairer Schade treffen, und er hat bei der höhern Taxa als *ausserordentliche* Gefahr nur die des absichtlichen Wegsetzens eines Schiffs zu fürchten, und diese Fälle sind theils Gottlob nicht so häufig, theils sind sie zu oft entdeckt und bestraft worden, als dass der Assecuradeur in gewöhnlichen Fällen eine besondere Rück-

sicht darauf zu nehmen gebraucht. Einigermassen kann er sich auch selbst dagegen schützen, wenn er *in dubio* lieber nicht auf ein Casco zeichnet, das er nicht kennt, oder wo die Umstände ihm die seltene Möglichkeit einer solchen Gefahr ahnen lassen. Ganz anders aber stehet es um den Versicherten, der mit der Absicht, seinen Risico gedeckt zu sehen, auch den ernstlichen Willen verbindet, den Assecuradeur nicht zu vervortheilen. Der wahre intensive Werth eines Schiffes ist schwer auszumitteln, einigermassen vielleicht nur dann, wenn es eben erst neu vom Stapel gelaufen ist, und auch da würde es noch die Frage seyn, ob es allemal den vollen kostenden Betrag holte, wenn es zum Verkauf öffentlich oder unter der Hand, gestellt werden sollte. Die Absichten der etwanigen Kauflustigen mögten nicht die der Erbauer seyn, und könnten gar leicht einen sehr wesentlichen Unterschied im Preis begründen. Ein Schiff für jede Reise, auf die es versichert werden soll, evaluiren (ich wähle diesen Ausdruck, um jeden Missverstand mit dem, in anderem Sinne gebrauchten „taxiren" zu vermeiden) zu lassen, ist eben so unausführbar, als kein Vernünftiger es verlangen wird. Noch relativer ist der Werth eines ganzen oder des Antheils an einem Schiffe, wie es dem Eigner zu Buche steht. Fährt es nicht mit Glück, so stellt seine Conto sich immer höher ins Debet, und es repräsentirt nun zwar diesen nominellen oder eingebildeten Werth, aber in der Wirklichkeit wird dieser durch Alter und Abnutzung immer geringer. Im Gegensatz kann ein Schiff viel verdienen, so dass es sich nach und nach in Credit bringt; soll der Eigner nun gar nicht mehr versichern lassen und sich dem

möglichen Verlust eines Gegenstandes unterwerfen, der doch noch einen wirklichen Werth hatte? Dagegen liegt es nun im Interesse des Eigners, dass er, im Widerspruch mit dem des Assecuradeurs, sein Casco nicht zu hoch versichern und taxiren lasse, denn die grössere Prämien-Ausgabe vertheuert ihm sein Schiff, und da er weit seltener totalen Verlust, als nur Havarien fürchten darf, so wird die gemässigtere Taxe ihm weit eher zum Anspruch auf Ersatz vom Assecuradeur verhelfen. Es bleibt also wohl ausgemacht, dass diesem die höhere Taxe am vortheilhaftesten ist. Da man aber über das Interesse der einen Parthei auch das der andern nicht aus den Augen verlieren darf, so bleibt noch immer die Frage zu lösen: Nach welcher Norm soll der Versicherte sein Casco taxiren, um mit gleicher Redlichkeit gegen den Assecuradeur als billig gegen sich selbst, zu handeln? So lange hier kein positives Gesetz einschreitet, wird eine gewisse Willkühr von Seiten des Versicherten nie ganz vermieden werden können, und wenn der Assecuradeur sich durch diese gefährdet glaubt, so muss er sich entweder durch höhere Prämie zu schützen suchen, oder den Risico ganz zurückweisen. Diese Willkühr, sowohl in Hinsicht der zu versichernden Summe (für totalen Verlust) als der Taxa (im Fall von Havarie) mögte vielleicht auf dem richtigen Wege seyn, wenn sie das Resultat einer Vergleichung dessen, was ein Schiff zu Buche steht, mit seinem *ungefähren* wahren Werth seyn würde, aber nie müsste ihr ein so weiter Spielraum gegönnt werden, dass z. B. jemand ein altes und untüchtiges Schiff fast umsonst kaufen, und es dann, nachdem nur die allernothwendigsten Reparaturen daran vorgenom-

men, für die nächste Reise hoch versichern und taxiren lassen dürfte, bloss auf die Speculation des totalen Verlustes, und im blinden Vertrauen auf die genehmigte Taxa der Police. Es ist zu viel vom Assecuradeur verlangt, dass er jedes Casco kennen, es auch nur einigermassen wissen soll, ob die ihm vorgelegte Taxa sich der Richtigkeit nähert, oder ob er getäuscht zu werden befürchten muss. Soll er nun erst jedesmal Beweise fordern, bevor er genehmiget, und welche dürften die Folgen davon seyn? Nur unsere Kaufleute würden sie empfinden; denn nach dem öffentlichen Zeugniss sehr geachteter und erfahrener Männer vom Fach sind unsere Assecuradeure durch Versicherungen auf Cascos nie reich geworden.

In solchen Fällen müsste das Gesetz den Assecuradeur schützen, und er diesen Schutz nicht ohne Erfolg in Anspruch nehmen dürfen, wohl verstanden, dass er seine Behauptung mit den erforderlichen Belegen unterstützen könnte; leere Schwierigkeiten müssten für ihn allen Kosten- und reichlichen Zinsen-Ersatz zur Folge haben.

Da nun im Fall des totalen Schadens die Taxe dem Assecuradeur ziemlich gleichgültig seyn kann (denn ob diese für ihn ein Beweggrund war, den Risico zu übernehmen, musste er vorher bedenken) so mögte in Havariefällen vielleicht kein besserer Maasstab zur Taxa auszumitteln seyn, als die Summen der Taxationen des Schadens, und des Schiffs, wie es im beschädigten Zustand den Nothhafen oder den Ort seiner Bestimmung erreicht. Diese Summen zusammen würden, wenn auch nicht allemal ein völlig richtiges Resultat ergeben, doch jeder Willkühr vorbeugen, und

weder Versicherter noch Assecuradeur dadurch beeinträchtigt werden. Der Assecuradeur bezahlte dann von der gezeichneten Summe so viele Procente, als die Havarie über die auf jene Weise ausgemittelte Taxe des Casco betragen würde. Beschwerte sich der Versicherte, dass der Werth (die Taxa) des Schiffs dadurch zu hoch gestellt würde, dass er zu wenig Ersatz erhielte, so kann man ihm mit Recht antworten: „Du hast Dein Schiff zu niedrig versichern lassen, wolltest einen Antheil an der Prämie verdienen, und musst nun einen Antheil am Schaden tragen; hättest Du dich diesem doch im Fall des totalen Verlustes unterwerfen müssen; warum soll der kleinere Unfall nur allein den Assecuradeur desto härterer treffen?"

Setzen wir nun den Fall, dass diese vereinten Taxations-Summen weniger betrügen, als das versicherte Capital, so würden die Assecuradeure den Schaden zu ersetzen haben, wenn er 3 pCt. *über die versicherte Summe* ausmachte. Im ersten Augenblick scheint hierin eine Ungerechtigkeit gegen den Versicherten zu liegen; warum soll er *diese* 3 pCt. selbst tragen, da doch im vorhin angeführten Fall dem Assecuradeur der Vortheil der *höher* ausgemittelten Taxa zu gute kommen soll? Ich erwiedere darauf, dass dieses sich durch den Anspruch auf einen grösseren Ersatz ausgleicht, wenn sein Schiff total geblieben wäre. Unser jetzt bestehendes Gesetz gewährt ihm ja auch keine grössere Vortheile.

Irre ich mich nicht, so ist von unseren Gerichten in einem Fall, wo die Taxa des Schadens und des havarirten Schiffs die Taxa in der Police bedeutend überstieg, auch schon ungefähr im Sinn meines ersten

Vorschlags entschieden worden, und in der That, nichts kann gerechter und billiger seyn.

Nehmen Sie nun diese Ideen für nicht mehr, als ich selbst sie würdige, nämlich für flüchtig hingeworfen, um das Augenmerk erfahrener, sachkundiger Männer darauf zu lenken, und den reiferen Einsichten derselben die schärfste Prüfung, Erwägung und weitere Ausbildung anheim zu stellen. Wenn das, was ich Ihnen über diesen Theil unseres Geschäfts habe sagen können, Sie, wie ich es mit Recht fürchte, nicht ganz befriedigt, so erwarte ich dennoch von Ihrer Freundschaft und Nachsicht eine mildere Beurtheilung, als bei einer andern Gelegenheit über einen ähnlichen Versuch gefällt worden ist. *)

R.

---

*) Freilich von meinem Gegner selbst. Der Schreiber dieses Briefes nimmt keinen Anstand, sich hier als Verfasser der im Herbst 1823 bei Herrn Nestler erschienenen kleinen Schrift: „Einige Bemerkungen in Bezug auf die Bemerkungen des Herrn Dr. Pöhls über Havarie-Grosse &c." zu bekennen, über die der Herr Doctor (Pag. 6 der Zusätz) gar unbarmherzig hergefallen ist. Er selbst erkennt die bescheidene Sprache, deren ich mich befleissigt habe, vergilt aber keineswegs Gleiches mit Gleichem. Wenn der Verfasser sich einen Laien nannte, so ergab der Zusammenhang, dass dieses nur auf das eigentliche Studium der Rechte Bezug haben konnte; er trauete es dem Herrn Doctor zu, sich dieses selbst deuten zu können. Sollte er dieses noch genauer bezeichnen, so mögte es ungefähr so heissen: Der Bevollmächtigte einer Assecuranz-Societät ist kein Rechtsgelehrter, versteht also nur so viel vom jus, als er etwa hie und da in der Praxis als Kaufmann hat lernen können; — umgekehrt: Herr Dr. Pöhls hat keine Gelegenheit gehabt, das kaufmännische und Assecuranz-Geschäft practisch kennen zu lernen, versteht also auch nichts davon, oder vielleicht nur in sofern, als die Gesetze Bezug darauf haben. Dass übrigens der Herr Doctor in dieser kleinen Schrift Dinge finden will, die gar nicht darin stehen, z. B. es wäre behauptet, wir müssten noch mehrere Assecuranz-Compagnien haben (Pag. 30 der Zusätze), ferner die spitzfindige Erwähnung des Formellen und Materiellen, über welches letztere der Herr Doctor gar nicht zu urtheilen im Stande seyn mögte, da man nie über die Fähigkeiten eines Menschen urtheilen kann, wenn man sie nicht geprüft hat, *und selbst die Sache versteht*, will der Verfasser dem Herrn Doctor so ohne weitere Rüge hingeben lassen.

Reminiscenzen und Wünsche für die Zukunft.

(Brief an einen Freund.)

Von dem Verfasser der im März 1824 herausgegebenen Abhandlung. „Noch ein Wort über Havarie-Grosse."

Sie fragen, mein geschätzter Freund, zu welchen besondern Erfahrungen in unserm Fache mir das Jahr 1824 Veranlassung gegeben hat? — Ich wüsste nichts Ausgezeichnetes heraus zu heben, das nicht auch Ihnen in Ihrem Geschäftskreise vorgekommen wäre: günstige Erfolge und noch günstigere Aussichten bis Ende Octobers und von da an eine Reihefolge von Verlüsten, durch die nicht ermüdende Wuth der Elemente. Was Total-Verlüste nicht hinweg nahmen, schwand durch Havarie-Grosse; denn als der Schiffbruch allgemein zu werden drohte, wollten manche Herren nicht ganz leer ausgehen, und „*prangend*" glänzen uns aus Dispachen Namen entgegen, die wir so gern ganz vergässen. Mit Bedauern schreibe ich hier die Bemerkung nieder, dass auch in Lübeck die Schäden dieser Art zahlreicher, als in früheren Jahren waren; eine Erfahrung, die bei den entschiedenen Vorzügen, welche wir den Lübecker Schiffen zu geben gewohnt sind, in der That betrübend ist. Unter mehrerem hier Vorgefallenen, hebe ich die Havarie eines theuern von Bordeaux gekommenen Freundes aus, der es weit würde gebracht haben, hätte nicht im Anfange dieses Jahres der gänzliche Verlust seines

Schiffes seiner rühmlichen Laufbahn ein Ende gemacht, obgleich ihn selbst der Hammer des Todes nicht traf. Auf jener Reise liess er sich von uns *alle* Segel vergüten, so dass man kaum begreift, wie er die Elbe erreichen, und ohne bugsirt zu werden, an die Stadt kommen konnte.

Bei einem andern Ehrenmann, dem, beiläufig gesagt, für Segel wegen des „*Prangens*" Vergütung gemacht wurde, ohne dass er irgend etwas gekappt hätte, wurde uns wieder das oft genossene Vergnügen, eine namhafte Summe (für dieses mal 713 Mk. 14 sl.) dafür zu entrichten, dass ihm *in unserm Cuxhaven* Tau und Anker geliehen war, wofür man uns 1765 Mk. 8 sl. belastete, während der Werth in der öffentlichen Auction nur 1051 Mk. 10 sl. betrug. Ich wünschte eine Gelegenheit zu haben, die so wachsame Behörde auf diese im Nachjahr täglich vorkommenden Verlüste aufmerksam zu machen. Es wäre Unsinn, zu verlangen, dass der Staat aus seinen Vorräthen fremden Schiffen *unentgeldlich* Beistand leiste; aber so theuer, wie es in Cuxhaven gebräuchlich ist, sollte dieser doch nicht erkauft werden müssen. Und wo bleiben alle die gekappten Anker? Ein erfahrner Schiffer versicherte mich, das Fahrwasser müsse beengt werden, wenn keins derselben wieder an das Tageslicht käme. Dass es geschieht, könnte oft, sehr oft nachgewiesen werden; aber die Verklarung — — —. Jener brave Mann hat uns natürlich auch ein neues Anker bezahlen lassen. — Zufolge der Verklarung will er auf 48° 51′ N. B. und 17° 3′ L. (von Ferro) geprangt haben, *wogegen* dies aber geschah, bleibt ein Geheimniss; doch haben wir es baar bezahlen müssen.

Sie sehen, m. th. Fr., dass das Prangen, trotz mancher Philippica, nicht in Vergessenheit gerathen ist; die Leute, welche wir wohl kennen, haben eine harte Haut, und denken: „Mögen sie schreien, wenn sie nur zahlen." Und in der That, wer kann es ihnen verargen, so lange offenbar lügenhafte Verklarungen zugelassen werden, und das Recht geben, Forderungen von vielen Tausenden darauf zu begründen? Ich weiss sehr wohl, dass wegen der Unmöglichkeit anderer Beweise es den Schiffern in allen Ländern zugelassen wird, Zeugen in eigener Sache zu seyn; aber nicht allenthalben lässt man ihr Zeugniss in solcher Ausdehnung gelten. Einen Beweis davon liefert die Dispache des Capt. W., von Bordeaux nach Christiania bestimmt, Dem guten Manne war es eingefallen, auch einmal zu „prangen," und er erwählte die Insel Jersey zum Schauplatz der Operation. Nun hören Sie, wie der Dispacheur in Christiania — *S. Birn* heisst der wackere Mann — sich darüber ausspricht:

> „Der Dispacheur kann zwar nicht begreifen, „dass ein so forcirtes Segeln, wie es statt gefun„den haben soll, nöthig gewesen sey, um sich „von der Insel Jersey frei zu halten, wenn die „Seillage (der Cours) mit dem aufgegebenen „Winde verglichen wird; aber da es durch eine „eidliche Seeverklarung bewiesen worden, dass „es angegebener Maassen statt gefunden, so „nimmt er an, dass ein Drittheil des Schadens „durch solches Prangen veranlasst worden seyn „*kann.*"

Wo findet wohl bei uns eine Controlle dieser Art statt? Dem Dispacheur kann sie unmöglich zugemuthet

werden; *er* vertheilt nach Maassgabe der ihm eingelieferten Schätzungen; aber eben diese räumen ja dem Prangen, selbst wenn es statt gefunden hätte, zu viel ein, und diesen Punct sollten wir jetzt dringend in Anregung bringen, da wahrscheinlich bald Vorschläge zu einer Ergänzung der Ass. u. Hav. Ordnung an die bürgerlichen Collegien gebracht werden. Jetzt oder nie ist Abstellung der schreienden Missbräuche zu erwarten; unwiederbringlich bleibt die einmal versäumte Gelegenheit verloren. Denke man nicht, ihnen durch halbe Maassregeln zu wehren; die Art der Beeidigung der Mannschaft, der Zeitraum, den die neue Makler-Ordnung zur Einreichung des Journals verstattet, lassen von allen Palliativen nichts erwarten; es giebt nur *ein* Mittel, den Kaufmann und den Versicherer gegen diese Unbilden zu schützen: ein deutliches Gesetz, welches erklärete, dass Verlüste durch „Prangen" nicht in Havarie-Grosse aufgenommen werden sollen. Möge diese Quelle der Erpressungen dem extraordinairen Loots-Gelde folgen! Manche Gründe, welche scheinbar zu Gunsten des Letztereu redeten, fallen bei dem Ersteren gänzlich weg, denn *der* Grundsatz muss doch unumstösslich fest stehen: Ein Schiff, welches sich zum Waaren-Transport verdingt, soll der Gewalt des Windes und der Wellen widerstehen können; Abhaltung vom Strande gebietet die Selbsterhaltung, und die Abnutzung gehört zum „*wear & tear*," wofür die Fracht bezahlt wird. Dieser Grundsatz ist in den Seegesetzen Englands, Hollands, Frankreichs, der vorzüglichsten Seefahrenden Nationen, ausgesprochen, und der ersten Handelsstadt Deutschlands ziemt es wohl, bei Revidirung ihrer Havarie-Gesetze sich jene grossen

Mächte zum Vorbilde zu nehmen, die den Welthandel unter sich theilen, um nicht länger Verfügungen bestehen zu lassen, die gemacht wurden, als ganz andere Verhältnisse der Schiffahrt obwalteten; Verfügungen, die für Staaten anwendbar seyn mögen, deren Haupthandel sich auf Binnenmeere erstreckt, und in deren See-Codex man ganz gutgemeinte Theorien entdeckt, welche aber in der Ausführung nicht Stand halten. Soll für die Folgen des „Prangens" überall etwas vergütet werden, so ist nicht einzusehen, mit welchem Rechte man Forderungen für Güter zurückweiset, während man die für das Casco zulässt; denn spricht man dem Letzteren grosse Summen dafür zu, dass sich Näthe begeben haben, dass Kniee gebrochen sind, so kann ja auch der Empfänger von beschädigten Gütern behaupten: das durch jene Näthe eingedrungene Wasser sey die Ursache seines Verlustes, welcher demnach in Havarie-Grosse gehöre!

Wohin aber die Theorie, Beschädigung an Waaren in Havarie-Grosse aufzunehmen, führt, ergiebt sich aus mehreren Dispachirungen in Preussischen Häfen und nach Preussischen Gesetzen, welche dergleichen Vergütungen einräumen. Ich hebe davon zwei mir so eben vorliegende Fälle aus. —

Der Capitain *Grawitz*, Schiff *Fortuna*, war von Königsberg nach Stettin bestimmt. Ohne gestossen zu haben, wurde das Schiff in See leck, erhielt 4 Fuss Wasser im Raum, und war im sinkenden Zustande, so dass die Mannschaft sich glücklich schätzen musste, auf den Strand bei Hela zu gerathen. Obgleich nun bei diesem Vorfall alle Erfordernisse fehlten, welche eine Vergütung in Havarie-Grosse rechtfertigen können:

freiwillige Aufopferung *eines* Theils zum Besten des Ganzen und Erreichung des beabsichtigten Zweckes (die Ladung war nämlich, mit Ausnahme des Hanföls, durch und durch verdorben); so wurde dennoch der Schade am Casco mit . . . . . Rthlr. 2059 : 19 : 4
und der an dem durchnässten Hanf mit „ 3763 : 1 : 8
in Havarie-Grosse aufgenommen, welche demnach die Versicherer des unbeschädigten Oels mit 91 pCt. bezahlen mussten. Ihre Einwendung, dass durch die eingedrungenen 4 Fuss Wasser die Ladung schon *vor* der *unfreiwilligen* Strandung durchnässt gewesen, kam ihnen nicht zu gute.

Capitain *Schultz*, vom Schiffe *Heinrich Wilhelm*, von Petersburg nach Stettin bestimmt, strandete auf der Insel Oesel; auch ihm wurde nicht allein das Casco reichlich vergütet, sondern man nahm auch die beschädigten Güter in Havarie-Grosse auf, die demnach auf 87⅜ pCt. nominell, für einige Waaren aber, da, sonderbar genug, auch für die, welche Stettin gar nicht erreichten, vom Marktpreise contribuirt werden musste, auf 93 pCt., und einem Total-Schaden gleich kam. Eine hiesige Compagnie war dabei mit 21 Fässern Talg interessirt, davon wurden 13½ F. geborgen, und auf diese der Particulair-Schaden laut Dispache auf
Bco.Mk. 445 : 6
ausgemittelt. Die fehlenden 7½ Fässer betrugen, zufolge der Taxa in der Police . . . . „ 1000 :

Der ganze Particulair-Schaden demnach Bco.Mk. 1445 : 6

Transport Bco.Mk. 1445 : 6

Die ganze *eigentliche* Havarie-Grosse betrug . . Pr. Crt.Rthlr. 3900

Davon waren dem elenden Casco Rthlr. 3411 : 8 : 3 vergütet worden, wogegen dieses nur von dem Werthe des Wracks, von Rthlr. 364 : 21, contribuirt hatte. Das tragende Capital war Rthlr. 27559 : 7, über solches jene 3900 Rthlr. vertheilt, würden sich 14¼ pCt. ergeben haben, und diese berechnet von dem versicherten Werth von Bco.Mk. 2800 „ 406 :

Bco.Mk. 1851 :

welche, wäre der Schaden in einem andern Lande dispachirt worden, jener Compagnie zur Bezahlung zugefallen seyn würden. Nach der belobten Stettiner Aufmachung aber, welche die Hav. auf $92\frac{11}{16}$ pCt. brachte, traf solche diese 21 Fässer Talg von Bco.Mk. 2800 mit „ 2695 : 4

Unterschied Bco.Mk. 844 : 4

Sie sehen, mein geschätzter Freund, wie gefährlich das Princip der Vergütung für beschädigte Waaren in Havarie-Grosse in der Anwendung werden kann; lassen Sie uns deshalb wünschen, dass dieses in Hamburg nie möge eingeführt werden, und dass jetzt, wo eine Revision unserer Assecuranz-Ordnung bevorsteht, man durch ein deutliches Gesetz der Möglichkeit jener Anwendung, und unzähligen künftigen Processen vorbeuge, indem man namentlich jede Vergütung für „Prangen" als unzulässig erklärt. Unsere rechtlichen

Hamburger Rheder werden gerne damit einverstanden seyn; ihre schönen, wohl unterhaltenen Schiffe (d. h. die wirklichen, nicht die Pseudo Hamburger, gegen deren Landsmannschaft wir oft protestiren müssen) fallen uns ja mit diesem Kunstgriff niemals zur Last, und für *fremde* Fahrzeuge und Rheder, welche der Unterstützung bedürfen mögen, soll doch wahrlich bei uns keine Versorgungs-Anstalt errichtet werden!

Der obenangeführte Fall des Capt. *Grawitz* führt mich noch auf andere Betrachtungen, welche ich Ihnen nicht vorenthalten mag. Dem Casco war, wie erwähnt ist, 2059 Rthlr. in Havarie-Grosse vergütet, und das Wrack auf circa 650 Rthlr. geschätzt worden. Bei allen den grossen Seehandel treibenden Nationen wäre nun das Casco für den Gesammtbetrag beider Summen, nämlich für circa 2700 Rthlr., zur Havarie-Grosse herbeigezogen worden; nicht so in Stettin. Das nämliche Schiff, dem man für eine unfreiwillige Strandung die grosse Summe von 2059 Rthlr. auswarf, trug selbst nur für 650 Rthlr. zur Havarie-Grosse bei, und zwar nach einem Artikel des Preussischen Landrechtes, welches nur den Werth des Schiffes „aus See kommend" als Beitrags-Capital annimmt. Der Buchstabe tödtet! deshalb hat man auch den Einwurf nicht gelten lassen, dass der Gesetzgeber unmöglich die Bestimmung, welche für ein aus See wohlbehalten angekommenes Schiff gelten soll, auf ein Wrack, das nicht vom Strande abgebracht werden kann, angewendet haben wolle. — Ueberhaupt macht uns das Preussische Landrecht, so oft es gegen uns angewendet wird, böse Stunden; es lässt sich gar Vieles daraus beweisen, und Sie wissen ja, wie schlimm wir Hamburger Versicherer daran sind,

sobald ein gewandter Anwald irgend ein geschriebenes, selbst fremdes Gesetz gegen uns anzuführen vermag — mir drängen sich Namen in die Feder, doch — *exempla sunt odiosa!* In einem solchen Fall nun tritt uns immer die Disposition unserer Assecuranz-Ordnung entgegen, welche mit einer wahrhaft übergrossen Bescheidenheit fremde Aufmachungen von Havarie-Grosse nach Gesetzen des Auslandes für uns als bindend erklärt. Mögte doch bei der bevorstehenden Revision auch hierauf Rücksicht genommen werden! — Jener Artikel stammt aus einer Zeit, wo wir in den Policen uns förmlich fremden Dispachirungen unterwarfen; diese Zeit ist aber längst vorüber, wir sind mündig geworden, und es ist der Würde unserer Stadt, der Hauptvermittlerin des vaterländischen Handels mit beiden Hemisphären, wenig anständig, dass ihre Bürger von der Unkunde fremder Behörden abhängig gemacht werden. Welche Ursache kann jetzt noch für die sonderbare Verfügung angeführt werden, dass während, wie Recht ist, die Havarie particulière *hier* dispachirt wird, für Havarie-Grosse die Aufmachung am Bestimmungsorte gelten soll? Frage man doch die Kaufleute, welche in England, Frankreich, Holland nach hiesigen Dispachirungen Havarie einzufordern hatten, ob man in jenen Ländern so zarte Rücksichten hegte, als die sind, zu denen wir uns bekennen?

Bis darin andere Bestimmungen in Hamburg eintreten werden, bleibt den hiesigen Versicherern nur ein Mittel, sich, besonders gegen die nachtheiligen Aufmachungen in Preussischen Häfen zu schützen, und dies ist die Einrückung einer Clausul in die Police, des Inhalts: „dass die Havarie-Grosse hier nach Hamburger

Usance zu dispachiren sey;" wenn man nicht etwa den Versicherungen dieser Art ganz entsagen will. — Lassen Sie uns hoffen, dass man sich recht bald über Maassregeln in dieser Hinsicht einigen werde!

Noch ein Umstand verdiente wohl die Aufmerksamkeit der Gesetzgeber. Unsere Assecuranz-Ordnung zählt im Tit. 5, Art. 1. zu dem Risico, wofür der Assecuradeur verantwortlich ist, auch den,

> der aus dem Versehen oder aus Versäumniss des Schiffers und seines Volks entsteht,

und in den Policeen wird dies auf

> Versehen, Versäumniss und Muthwillen

bezogen. — Die Englischen Gesetze verfügen ganz bestimmt:

> „Negligence, mistakes or ignorance of the Master and Crew are not perils of the Sea."

und nach Französischen Gesetzen (Pothier C. 1. §. 2, Emerigon C. 12. §. 41) ist der Versicherer nicht einmal für die Folgen eines Brandes in Anspruch zu nehmen, der durch die Schuld der Besatzung entsteht. Geben wir auch die Härte *dieser* Verfügungen zu, so ist doch auf der andern Seite nicht zu verkennen, dass *unser* Gesetz den unstatthaftesten Ansprüchen Thor und Thür öffnet. Wie manchen Verlust hat man uns, gestützt auf dasselbe, aufgebürdet; ja, ist es nicht noch kürzlich einem Versicherten eingefallen, den Versicherer dafür verantwortlich zu machen, dass man einem nach Hull bestimmten Schiffer, der beschädigte Güter lieferte, erlaubte, jenen Ort ohne Verklarung zu verlassen, und die spätere Nachlieferung eines in Scarbro aufgemachten Protestes als ein Versehen, wofür der Versicherer einzustehen hat, auszugeben?

Hier eine Gränzlinie zu ziehen, scheint mir unumgänglich nöthig.

Auf die Gefahr, dass man mich beschuldige, oft gesagte Dinge zu wiederholen, komme ich noch einmal auf den oft geäusserten Wunsch der Versicherer zurück: die gesetzliche Befugniss zu erhalten, bei der Schadens-Taxe am Casco einen Sachkundigen von ihrer Seite den übrigen Taxatoren beigesellen zu dürfen. Dies Verlangen ist so billig, dass man nicht begreifen würde, warum ihm nicht längst gewillfahrt worden, wenn nicht ein Artikel unserer Assecuranz-Ordnung zur Schätzung der Schäden am Schiffe nur die Aeltermänner der Gewerke ernennte. Ich möchte den hochverehrten Mann, der mit dem Entwurf des Additaments zu der Assecuranz-Ordnung beschäftigt ist, beschwören, diesem Wunsche, den wir Alle theilen, jetzt Aufmerksamkeit zu schenken. Sind die Versicherer doch befugt, bei jeder Schätzung von Schäden an *Gütern* einen Sachkundigen zu ernennen, der sie repräsentire; warum soll dieses so natürliche Recht, das sie, als diejenigen, welche zahlen sollen, auch bei *Schiffen* in Anspruch nehmen, und das in allen Ländern, wo nach Taxen vergütet wird, ihnen eingeräumt ist, nur in Hamburg, wo der Wirkungskreis des Assecuradeurs so umfassend ist, ihnen versagt bleiben?

Sie sehen, mein werther Freund, ich habe der Wünsche viele auf dem Herzen; mögten sie doch nicht fromme Wünsche *bleiben!*

Doch nein, das fürchte ich nicht. Gedeihen auch Verbesserungen in Republiken nur langsam, so verhallt

doch das gutgemeinte Wort nicht ungehört. Nur Ausdauer! mit ihr können wir von der Weisheit und Umsicht unserer Behörden Alles erwarten.

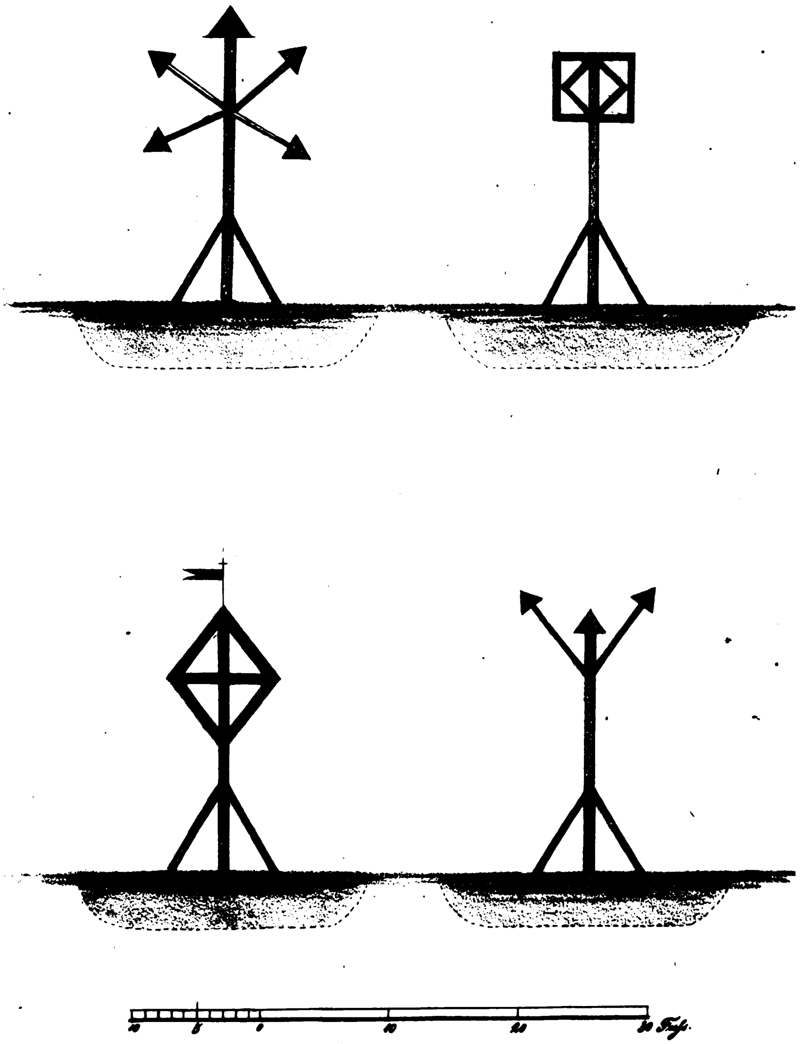
Hamburg, im Mai 1825.

Herzlich der Ihrige &c.

Erklärung

zu den

ABBILDUNGEN.



See Merkmale.

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY

ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS.

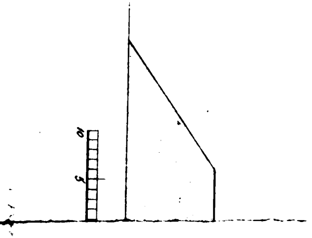
Tab. I.

Ansicht der Warnungs-Merkmale auf der See.

An den Küsten Grossbritanniens und Irlands, insbesondere an der Mündung der Themse, befinden sich zahlreiche Warnungs-Merkmale, dergleichen auf Tabula I. abgebildet sind. Sie sind auf alten mit Steinen angefüllten, versenkten Schiffen befestigt, und ragen ohngefähr 24 Fuss über der Oberfläche des Wassers hervor, so dass der in der Nähe sich befindende Schiffer sie bei Tage in ziemlicher Entfernung bemerken kann, und durch sie von den Gefahren, die in deren Nähe drohen, unterrichtet wird. Sie deuten ihm an, dass dort eine Klippe, eine Sandbank oder sonst ein zu vermeidender Ort sey.

An mehreren Stellen vor und in der Mündung der Elbe würden solche Warnungs-Merkmale von entschiedenem Nutzen seyn, ganz besonders aber *auf der Westseite des Scharhörner Sandes*, wie das folgender Vorfall, welcher dem Verfasser begegnete, anschaulicher machen wird. Es war im Monat July 1814, als das Schiff *Nicolaus*, Capt. *Oloff Ocken*, von Bordeaux nach Hamburg bestimmt, gegen Abend oder vielmehr mit eintretender Dunkelheit der Nacht sich der Elbe näherte. Der Capitain mochte es jedoch, des günstigen Windes ungeachtet, nicht wagen, in den Elbstrom einzusegeln, sondern entschloss sich aus Vorsicht, den folgenden Morgen abzuwarten. Ein neben ihm segelndes

mit Wein beladenes Schiff, dessen Capitain die Gefahren der Elbmündungen wahrscheinlich nicht kannte, segelte vorwärts, und glaubte, noch vor Nacht in die Elbe einlaufen zu können. Er gerieth aber bei dem schönsten, ruhigsten Sommerwetter auf den Scharhörner Sand, und am andern Morgen eilte ein Schwarm von Helgolander und Blankeneser Fahrzeugen zu seiner Hülfe herbei. Hätte nun an dieser westlichen Seite des Scharhörner Sandes ein See-Warnungs-Merkmal nach Englischer Einrichtung gestanden; so wäre dieses Unglück, wenn auch der Unerfahrenheit eines ausländischen Schiffers zuzuschreiben, verhütet worden. Es mag seyn, dass einem mit den Gefahren der Elbmündung bekannten Schiffer ein solches Missgechick nicht leicht begegnen könne; aber die Vorsicht gebietet, auch auf solche Fälle Rücksicht zu nehmen, wo unerfahrene, vermessene oder dem Trunk ergebene Schiffer und nicht patentirte Lootsen das Schiff zu leiten haben.



THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY
ASTOR, L... AND
T... ...TIONS.

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY

ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS.

Tab. II.

Ansicht der Leucht-Baak.

Die Abbildung zeigt eine Leucht-Baak von circa 60 Fuss Höhe, die aber nach Maassgabe der Localität und des zu leistenden Nutzens verdoppelt oder verdreifacht werden kann.

A bezeichnet die Leuchte;

B eine bequeme Wohnung für die Lampen-Anstekker, welche hauptsächlich deshalb so hoch und so nahe bei den Lampen angebracht ist, damit die Brandungen bei stürmischem Wetter durch das offene Sparrwerk nach unten ohne Widerstand durchgehen können. Auch gewährt diese Lage den Vortheil, die Wärme des Aufenthaltsortes zu befördern, und die Beschäftigung des Ansteckens zu erleichtern.

Tab. III & IV.

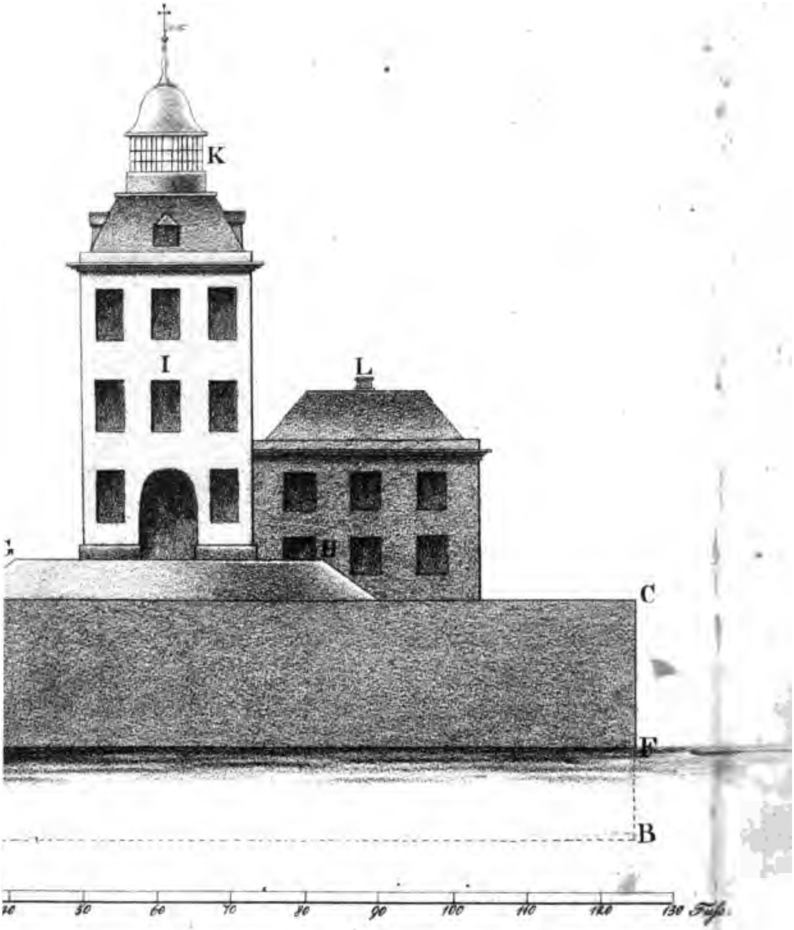
Ansicht des Leuchtthurms und Fundam auf Vogelsand.

Die Errichtung eines Bollwerks mit darauf ste dem Leuchtthurm auf Vogelsand, wie vielen Wi spruch sie auch finden dürfte, ist um so ausführba da es von Jahr zu Jahr immer sichtlicher wird, d Vogelsand mit den Sandbänken, welche nordöst in dessen Nähe sich befinden, mehr und mehr in V bindung geräth. Sollte dies auch bis jetzt nur 6 bis 8 Fuss unter dem Spiegel des Wassers st gefunden haben, so ist die Verbindung vom Grun des Meeres auf doch schon existent, und es ist wa scheinlich, dass die Versandung fernerhin noch me zunehmen, und den Mund der Norder-Elbe gänzli verschliessen werde.

Vor 50 und einigen Jahren war der Canal nord-östlich von Vogelsand, welcher von der See nach Cuxhaven führt, und die *Norder-Elbe* genannt wird, für grosse Schiffe noch fahrbar, und eben deshalb ward die Ost-Baak bei Cuxhaven angelegt, um zur Richtschnur des Fahrwassers zu dienen. Jetzt hat die Einfahrt, selbst für kleine Schiffe, der Versandung wegen, fast gänzlich aufgehört; denn, wie gesagt, an der Seeseite des Einganges der Norder-Elbe, wie an der Cuxhavener Seite, hat sich ein Sandwall gebildet, der, sollte er noch zunehmen, Vogelsand endlich mit den übrigen Sandbänken zu einer Insel verbinden muss.

Die beiden Abbildungen Tab. III & IV. stellen das Fundament mit dem Leuchtthurm, und ersteres auch abgesondert, dar.

Tab. IV.



s auf Vogelsand zu erbauenden
ks und Leuchtthurms.

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY

ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS.

Das Fundament, Tab. III., besteht aus 16 viereckigten Kasten von 32 Fuss Quadrat, jeder mit inwendig vermauerten Felsen ausgesetzt, und durch eiserne Anker mit einander verbunden. Diese 16 vereinten Kasten müssen eine Felsenmasse bilden, die dem Andrange der Wellen und Brandungen widerstehen kann.

Tab. IV. stellt den Anblick des Fundaments mit dem darauf zu errichtenden Leuchtthurm und Magazin dar.

A B C D bezeichnet das ganze Fundament;

A B E F den wahrscheinlich sich senkenden Theil desselben.

G H giebt die Ansicht der 6 Fuss betragenden Erhöhung auf dem Fundamente, worauf der eigentliche Leuchtthurm oder die Leuchtbaak gebauet werden könnte.

I bezeichnet den Leuchtthurm;

K die Leuchte selbst, und

L die Behausung für die Lampen-Anstecker, für die Seeretter und für solche, die in Folge von Scheiterungen dort ihre Zuflucht nehmen dürften. Natürlich würde sie zugleich auch als Magazin für Schiffs-Bedürfnisse, und zur Aufbewahrung der von gescheiterten Schiffen geretteten Waaren dienen können.

Würde die Umgebung des ganzen Bollwerks mit Duc d'Alben versehen, so würde dasselbe dem Sturm und Treibeis um so mehr trotzen können, und für Schiffe eine um so grössere und heilsamere Schutzwehr gewähren.

Tab. V.

Ansicht der Elb-Mündung.

Hamburg hat von jeher besonders Augenmerk und Sorgfalt darauf gerichtet, dass die Charten von der Mündung der Elbe mit möglichster Genauigkeit auf-gezeichnet werden, so dass die ankommenden und ab-gehenden Schiffer und Lootsen sich genau und mit Zuversicht darnach richten konnten. Die letzte Aufnahme der Untiefen an der Elb-Mündung geschah in den Jahren 1814 und 1815, so dass um diese Zeit eine neue Charte darüber erschien. Seitdem aber hat sich wiederum manches geändert: Sandbänke und Sandschichten haben wieder eine ganz andere Richtung genommen, so dass die Hochlöbliche Schiffahrts- und Hafen-Deputation sich veranlasst gesehen hat, zum Besten der Schiffahrt eine abermalige Revision der Untiefen in unserm Elbstrom vornehmen zu lassen, und ihrer Fürsorge wird man in Kurzem eine neue und gewiss sehr genaue Charte von der Elb-Mündung zu verdanken haben. Unter diesen Umständen würde es sehr überflüssig seyn, zu jenen Bestrebungen noch etwas Neues hinzufügen zu wollen. Unsere Absicht ist hier lediglich darauf gerichtet, dem Publicum die Ansicht der Elb-Mündung in sofern mitzutheilen, als sie dazu dienen kann, die in dieser Schrift zur Vorbeugung und Milderung von Schiffs-Unglücksfällen gemachten Vorschläge zu verdeutlichen. Diese zu solchem Zweck entworfene See-Charte umfasst die ganze Elb-Mündung bis nach Cuxhaven. Sie zeigt den Strom und die Sandinseln, unter welchen letzteren die Namen *Scharhörn* und *Vogelsand* der Hamburger

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY

ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS.

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY

ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS.

Börse bekannt genug sind. Der Deutlichkeit halber ist nur das *wesentlich zu unserer Absicht Gehörende* bezeichnet worden; alles Andere, Linien, Zahlen und Namen, welche nur den Seeleuten verständlich oder nur bei ihnen gebräuchlich sind, ist weggelassen. Die kleinen Zahlen *ohne Unterstrich* bezeichnen die Tiefen nach Faden à 6 Fuss, so dass 2 Faden 12 Fuss u. s. w. ausmachen. Die ins Fahrwasser hingelegten Tonnen und Boyen machen sich leicht bemerkbar. Die Andeutung, wo Land, Sand-Inseln und Wasser sich befinden, bedarf keiner besondern Bemerkung. *Hauptsächlich* aber wird der Leser ersucht, seine Aufmerksamkeit auf die mit einem *Unterstrich* versehenen grösseren Zahlen von 1 bis 21 zu richten, da diese zur Nachweisung und Bezeichnung der für die Sicherheit der Elb-Einfahrt gewünschten Einrichtungen dienen sollen.

No. 1 ist ein Warnungs-Merkmal, nach Englischer Manier, nämlich auf mit Steinen versenkten alten Schiffen, an der WNWlichsten Seite des Scharhörner Sandes, zur Verhütung von Strandungen zu errichten.

No. 2 ein mit den nothwendigsten Schiffs-Bedürfnissen versehenes Magazin, nebst Leuchtthurm, welche an der äussersten NWlichsten Spitze des trocknen Theils vom Scharhörner Sande zu errichten wären.

No. 3 ist die bereits errichtete Baak, welche beweiset, dass schon unsere Vorfahren von dem Nutzen eines *doppelten* Richtungs-Punktes für die Schifffahrt, als der Scharhörner Baak und des Thurmes von Neuwerk, überzeugt waren. Wenn aber auch bei Tage der Nutzen der jetzigen Einrich-

tung nicht geläugnet werden kann: so ist doch die Ansicht des *alleinigen* Thurms von Neuwerk bei eintretender Dunkelheit *nicht* hinreichend, um zur Richtschnur dienen zu können.

No. 4 bezeichnet die Station unseres jetzigen Leucht-Schiffes. Es ist leicht einzusehen, dass bei stürmischem Wetter, besonders im Früh- und Spätjahr, dieselbe äusserst gefährlich ist, und dass es für die Besatzung wohl zu wünschen wäre, dass man die vorgeschlagene Einrichtung eines *gegen Wegsinken* geschützten Schiffes versuchte.

No. 5 Hier ist der Ort, wo unsere Hamburger Lootsen-Galliote vor Anker liegt, die aber bei eintretender stürmischer Witterung diesen Ankerplatz verlässt, und tiefer in die Elbe hinein flüchtet, theils zur eigenen Sicherheit, theils der Unmöglichkeit halber, dort die Schiffe mit Lootsen versehen zu können.

No. 6 An diesem Orte befindet sich die sogenannte *rothe Tonne*, welche zugleich auch die Erste von der See her ist, von wo aus die eigentliche Mündung der Elbe gerechnet wird.

No. 7 die sogenannte *Ketel-Tonne.*

No. 8 die *kleine Ketel-Tonne.*

No. 9 die *Scharhörner Tonne.* Hier befindet sich die *gefährlichste* und *engste* Passage der Elb-Einfahrt; die Breite des Fahrwassers beträgt hier nur $^3/_{32}$ geogr. Meile, so dass bei heftigen westlichen Winden die Schiffe häufig auf das gegenüber liegende kleine Vogelsand *Riff* gerathen. Weiterhin wird das Fahrwasser der Elbe bis nach Cuxhaven immer breiter und sicherer.

No. 10 Zweites Leuchtschiff, welches an dieser Stelle mitten im Fahrwasser hin zu stationiren wäre. Sobald die Schiffer wüssten, an dieser *engen* Stelle des Fahrwassers ein Leuchtschiff anzutreffen, so würden sie sich ermuthigt fühlen, bei stürmischem Wetter auch gegen Abend die Elb-Einsegelung nicht zu fürchten.

No. 11 Diese Tonne ist mit dem Buchstaben D bezeichnet; die Lootsen nennen sie die *Syrops-Tonne.*

No. 12 Die Verdunkelungs-Baak, welche schon seit längerer Zeit zu Neuwerk errichtet worden ist, und hauptsächlich bei nördl. Winden von Nutzen ist.

No. 13 Der kleine Feuerthurm auf Neuwerk, ohnweit des

No. 14 grossen ebendaselbst.

No. 15 Die Ost-Baak auf Neuwerk.

No. 16 Die Stelle, wohin die Lootsen-Galliote bei schlechtem Wetter flüchtet.

No. 17 Ein zu errichtendes Warnungs-Merkmal auf dem sogenannten Steert des Vogelsandes, wie bei No. 1 bemerkt.

No. 18 Ein zweites Warnungs-Merkmal, wie oben.

No. 19 Der trocken laufende Theil des Vogelsandes. Dort würde der Leuchtthurm und das Magazin auf dem oben beschriebenen Fundamente angelegt werden können.

No. 20 Die sogenannte *Kugel-Baak*, welche der früheren Bestimmung zur Beschiffung der Norder-Elbe nicht mehr entspricht, da diese leider versandet ist.

No. 21 giebt den Ort an, wo der Cuxhavener Leuchtthurm sich befindet, aber, seltene Fälle ausgenommen, keinen besondern Nutzen für die

Schiffahrt leistet, da bei Ansicht desselben die *eigentliche* Gefahr dann längst vorüber ist, und die Schiffer sich grösstentheils schon *in salvo* befinden. Nur wenn die auf der Rhede von Cuxhaven ankernden Schiffe durch Sturm veranlasst werden, stromaufwärts segeln zu müssen, dient der Leuchtthurm von Cuxhaven zu ihrer Richtung und einigermaassen zur Vermeidung gefährlicher Stellen.

Die Linie, westlich von Neuwerk durch den Scharhörner Leuchtthurm bis zum Leuchtschiff, zeigt dem Schiffer, dass er *vor* der Elbe ist. Die zwei darauf folgenden Linien dienen zur Richtung für die Schiffe, welche *nordwärts* in die Elbe einsegeln, und besonders, *wie weit* die Spitze oder der Steert des Vogelsandes noch überschifft werden darf.

Die Linie, welche von Cuxhaven bis nach der Loots-Galliote führt, ist das eigentlich sichere Fahrwasser für die Ein- und Aussegelung der Schiffe. *)

Es folgt zur Vervollständigung des Ganzen noch die Angabe der verschiedenen Distancen in der Nähe der Elb-Mündung; nämlich:

Helgoland liegt von der rothen Tonne . . .	$4\frac{3}{4}$	geogr.M.
V. d. rothen Tonne b. Cuxhaven	4 1/16	„
„ „ „ Scharhörner Baak	1	„
„ „ „ Neuwerker Leuchtthurm	$1\frac{7}{8}$	„
„ „ „ Cuxhaven in grad. Richt.	4	„
„ Scharhörn. Baak b. Neuwerk. Leuchtth.	1	„
Vom Neuwerker Leuchtthurm b. Cuxhaven	2	„

*) Zur Berichtigung dient, dass der Pag. 65 erwähnte „rothe Strich" (in Folge eines Missverständnisses) *schwarz* gedruckt worden ist.

Länge des Vogelsandes .... $2\frac{5}{8}$ geogr.M.
Breite „ „ .... $\frac{5}{8}$ „
Länge des zur Ebbezeit trockenen Theils von Vogelsand $\frac{7}{8}$ „
Breite „ „ „ „ $\frac{3}{8}$ „
Die engste Passage der Elbmündung ist zwischen der Scharhörner Tonne, No. 9 mit C gemarkt, u. der sogenannten Syropstonne, No. 11 mit D gemarkt, die ganze Breite .. $\frac{3}{32}$ „
Die nicht mit Tonnen bezeichnete Canal-Fahrt der Norder-Elbe bis Cuxhaven... $4\frac{1}{2}$ „
Länge v. d. Spitze des Scharhörner Sandes:
bis Neuwerk .... $2\frac{1}{8}$ „
„ zur jetzigen Baak .... $1\frac{3}{8}$ „
„ zum vorgeschlagenen und auf der Charte bezeichneten Orte eines zu errichtenden hohen Leuchtthurms .... $1\frac{1}{8}$ „

Sollte dieser Leuchtthurm auf Scharhörn je errichtet werden, so würde man ihn 4—5 geogr. Meilen entfernt in der See, und selbst von Helgoland aus, sehen können. Man würde ihn viel früher, als Neuwerk bemerken, da er $1\frac{1}{4}$ geogr. Meile näher wäre.

Berechnung der Ferne des Gesichtspunktes.

90 Fuss hoch von der Wasserfläche sind zu sehen auf $2\frac{3}{8}$ geogr.M.
dazu 40 Fuss als Schiffsmast-Höhe ...... $1\frac{1}{2}$ „

90 Fuss hoch vom Schiffe zu sehen auf $3\frac{7}{8}$ geogr.M.

Nach dieser Berechnung würde also ein Leuchtthurm von
150 Fuss Höhe .... $4\frac{1}{2}$ geogr.M.
200 „ „ .... 5 „
weit zu sehen seyn.

Tab. VI.

Ansicht eines zu errichtenden Leuchtthurms auf Scharhörn.

Unter allen Vorschlägen, die in dieser Schrift zur grösseren Sicherheit der Elb-Beschiffung gemacht worden sind, dürfte die Errichtung eines Leuchtthurms auf *Scharhörn* die meiste Aufmerksamkeit verdienen, da er vor Allem geeignet ist, die Gefahren, welche den in die Elbe einlaufenden Schiffern drohen, zu vermindern, und Rettung von Eigenthum und Menschenleben zu befördern. Die Möglichkeit der Erbauung ist keinem Zweifel unterworfen.

Die Abbildung auf Tab. VI. zeigt den ganzen Leuchtthurm, dessen unterer Theil zur Wohnung und zum Magazin dienen würde; am obern Theile befindet sich die Lampe. Die Höhe bis zur Lampe beträgt ohngefähr 200 Fuss, und würde 4 — 5 geogr. Meilen weit zu bemerken seyn, so dass er auf Helgoland ganz deutlich zu sehen wäre. Er würde vor den Leuchthürmen von Neuwerk und Cuxhaven den bedeutenden Vorzug haben, dass er der eigentlichen Nordsee viel näher liegt, welches in Hinsicht des Cuxhavener Leuchtthurms 4 Deutsche Meilen Unterschied ausmacht. Das Licht selbst müsste ein sich wendendes, ein von Augenblick zu Augenblick verschwindendes und wieder erscheinendes Licht seyn, was die Engländer *revolving Light* nennen, und welches auf Scharhörn besonders deshalb anzurathen wäre, damit das Licht von dem Helgolander unterschieden werden könnte, also zu keinen unglücklichen Täuschungen Veranlassung gäbe.

Ein *revolving Light* auf Scharhörn, in Verbindung mit einem zweiten Leuchtschiffe bei der Scharhörner Tonne (s. die Charte von der Mündung der Elbe No. 9 und 10), würde von September bis März viel, sehr viel Unheil verhüten. *)

---

*) Das Lothauswerfen, um den zu steuernden Weg zu finden und anzuzeigen, kann den Nutzen eines zweiten Leuchtschiffes nicht ersetzen, da bei N. W. Sturm und eingehendem Strom die Gewalt des letzteren so gross ist, dass das Loth fortwährend versetzt wird, und folglich ganz unzuverlässig ist.

Tab. VI.

Ansicht eines zu erbauenden Leuchtthurms auf Schaarhörn.

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY

ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS.

Tab. VII & VIII.

Ansicht der neuen Rettungs-Maschine bei Schiffbrüchen.

Jeder unfreiwillige, gewaltsame Tod, noch mehr die sichtliche allmählige Annäherung desselben hat für den Menschen etwas so unbeschreiblich Furchtbares, dass schon lange vor dem unglücklichen Augenblick der Entscheidung sein ganzes Nervensystem erschüttert, und seine Einbildungskraft mit allen Schrecknissen gefoltert wird. Man versetze sich nur in die Gefühle solcher Leidenden, welche sich unter dem Geheul des Orkans, mitten in der brüllenden See, im Angesicht drohender Klippen, Sandbänke und Sandküsten am Bord eines leck gewordenen, entmasteten und entsteuerten Schiffes befinden; man stelle sich ferner vor, wie ein solches Schiff hin und her geschleudert wird, dem unvermeidlichen Untergange sich nähert, und endlich — *die Strandung wirklich erfolgt!* Jetzt stürzen die ungeheuern Meereswogen in Massen über das gestrandete Schiff, und zerschellen in kurzer Zeit, oft in wenigen Minuten, was mit so viel Kunst, Mühe und Kostenaufwand errichtet worden war. Glücklich diejenigen, welche in solchen Schrecknissen schnell den Uebergang zum andern Leben finden! Aber wie viele haben die Unmöglichkeit der Rettung, die Gewissheit des Untergangs vor Augen, und müssen doch noch stundenlang dem Ende ihrer qualvollen Angst entgegen harren! Die Scheiterungen der Capitaine *Behn* und *Abrahams* kann man sich auf solche schreckenvolle Weise vorstellen.

Der Verfasser selbst spricht hier nicht ohne eigene Erfahrung, da die Verhältnisse seines Lebens ihn mehr als einmal in solche Gefahren zur See gebracht haben, wo die Annäherung eines scheinbar unvermeidlichen Unterganges selbst unter den abgehärtetsten Matrosen die furchtbarste Angst erregte. In solchen Augenblikken der gemeinschaftlichen Todesgefahr schwinden alle kleinlichen Rücksichten der Convenienz; der eine sieht in dem andern nur seinen Leidensgefährten. Das einzige Gefühl aber, in dem sich die Gemüther Aller vereinigen, ist der sehnsuchtsvolle Wunsch nach einem, wenn auch noch so unvollkommenen Rettungsmittel.

Die Erinnerung an diese Gefahren, welche den Seemann treffen, und welche durch die jammervollen Ereignisse der letzten Monate des verflossenen Jahres furchtbar wieder erneuert wurde, hat auch zu der Idee, welche Tab. VII & VIII. verdeutlicht wird, die nächste Veranlassung gegeben; zur Empfehlung derselben mag es dienen, dass sie das Resultat eines langen und sorgfältigen Nachdenkens ist, so wie der Mitberathung höchst achtungswerther und erfahrner, zur See ergrauter Schiffs-Capitaine.

Bei einem Gegenstande, dessen Aufgabe mit so vielen Schwierigkeiten verbunden ist, steht leicht zu erwarten, dass es an Einwendungen nicht fehlen werde. Wenn zur Rettung der Schiffbrüchigen so viele Jahrhunderte hindurch noch keine Erfindung gemacht worden ist, welche *sicher* zum Zweck führte: so ist auch der Verfasser weit davon entfernt, seinen Vorschlag für ganz untrüglich zu halten, so dass er alle Bedenklichkeiten beseitigen könnte. Manches mag wohl daran zu ändern, manches zu verbessern seyn; aber als ganz

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY

ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS.

Tab. VII.

Ansicht der neuen Rettungs-Maschine bei Schiffbrüchen.

Fig. 1.

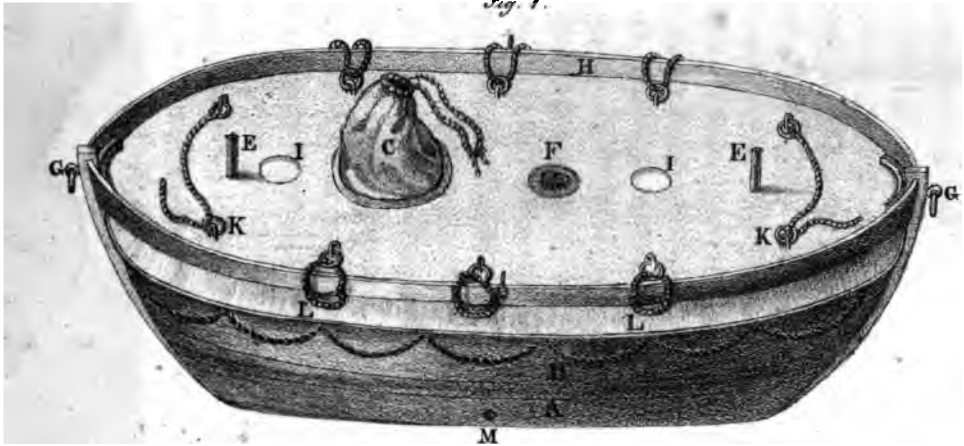
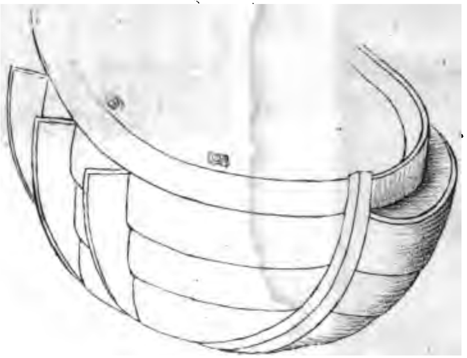
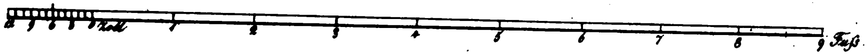


Fig. 2.

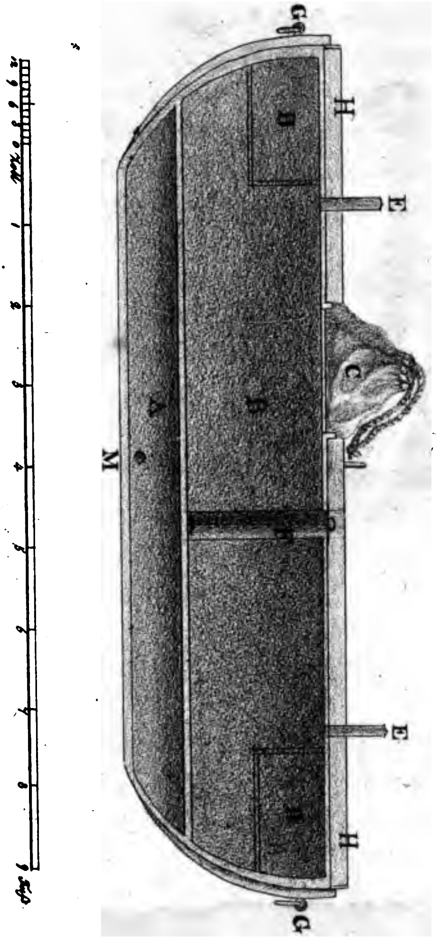




gez. von D...s L.......t.

Lith: v. C. Ritter.

Tab. VIII.



THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY
ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS.

verwerflich und zwecklos dürfte er doch nicht erscheinen, sondern der sorgfältigen Prüfung von Sachkennern wohl zu empfehlen seyn. Und trüge er auch nur dazu bei, das Nachdenken aufs Neue auf diesen Gegenstand wieder hinzuziehen, und neue Ideen zu erwecken, die noch sicherer zum Ziele führten, so ist die Mühe und der Aufwand, welche zur Realisirung desselben verwandt werden sollte, nicht ohne Lohn geblieben.

Tab. VII. Fig. 1. zeigt die neue Rettungsmaschine nach der *äussern* Form. Der obere Theil ist 10 Fuss 4 Zoll lang, und 4 F. 5 Z. breit. Der untere Theil 7 F. 3 Z. lang, und 3 Fuss breit. Die ganze Durchschnitts-Höhe ist 2 F. 7 Z. Die Höhe im Lichte 1 F. 9 Z. Die mit Wasser angefüllte Höhe im Lichte 8 Z. Rund herum am obern Bord ist 200 ℔ besten Kork angebracht.

A ist der mit Löchern versehene Raum des untern Theils der Maschine, welcher dazu dient, die Schwerkraft nach unten hinzuleiten, und das Umschlagen oder sogenannte Kentern zu verhindern.

B ist der leere innere Raum, hinreichend gross, vier oder fünf Mann zu fassen, gegen Wind und Wetter zu schützen, und ihnen ungestörten Schlaf zu gewähren.

C bezeichnet die mit einem ledernen Beutel versehene Oeffnung, worin ein Mensch sich setzen und rudern kann. Der Beutel dient zur Umschnürung, wie zur Verhinderung des Wassereindringens in die Maschine; übrigens hat diese Oeffnung den Nutzen, die Aufnahme der Schiffbrüchigen ins Innere zu bewerkstelligen.

D s. Tab. VIII.

E bezeichnet die beiden Luftröhren, um frische Luft zu verbreiten, wodurch die inwendig sich befinden Menschen gegen Erstickung gesichert sind.

F bemerkt die Pumpe zur Wegschaffung des etwa ins Innere eingedrungenen Wassers.

G Ringe zur Befestigung von Tauen, wodurch die Maschine festgehalten, und in irgend eine bestimmte Richtung, wo ein gestrandetes Schiff in Brandung sich befindet, hingeleitet werden kann.

H. ist ein kleiner aufstehender Bord, in der Seemannssprache *Settbord* genannt, dienend zu einiger Festhaltung der obenauf Liegenden.

I bezeichnet zwei kleine runde Patent-Fenstergläser, wodurch einiges Licht im Innern verbreitet wird.

K deutet die oben auf dem Deck angebrachten Ringe an, zur Befestigung der Ueberschlagtaue, worunter die obenauf Liegenden, um festgehalten und nicht über Bord gespült zu werden, sich zu begeben haben.

L Tauringe, zum Ergreifen für die Heranschwimmenden.

M zeigt das Loch an, um das Wasser eindringen zu lassen; die eingedrungene Wassermasse ist 1000 ℔ an Gewicht.

Fig. 2. zeigt die Rettungsmaschine von *vorne:*

A den schon mit Kork gefütterten und bedeckten Theil;

B den mit Kork noch nicht ausgefütterten Theil. Die hervorragenden drei hölzernen Ribben dienen zur Einfassung und Festhaltung des Korks.

Tab. VIII. zeigt die Rettungs-Maschine im Durchschnitt, wie sie im Innern beschaffen ist. Obige Erklärung gilt ganz auch für diese Abbildung; nur ist zu bemerken, dass D die Behältnisse für Proviant angiebt.

Diese Maschine würde mit grossem Erfolg *von der Küste aus* zur Rettung der Gestrandeten, die sich schon *in der Brandung* befinden, und wohin Niemand sich persönlich mehr wagen darf, gebraucht werden können. Am gerathensten aber möchte es seyn, dass *jedes* Schiff, verhältnissmässig nach seiner Grösse, ein solches Rettungsboot am Bord mit sich führte, und es entweder an der Seite des Schiffes oder an dessen Hintertheil anhinge, oder auf dem Deck selbst, vielleicht im Innern des grossen Bootes, zu placiren suchte.

Diese neuerfundene Rettungs-Maschine ist von dem Schiffszimmermeister, Hrn. *Lubau* auf dem Hamburger Berge, nach meiner Angabe verfertigt worden, und wird, unter der Gewogenheit der Obrigkeitlichen Behörde, auf der Alster dem Publicum gezeigt und damit manövrirt werden. Es ist aber zu bemerken, dass, nach dem Geständnisse des Schiffbauers selbst, ein zweiter und dritter Versuch des Baues gelungener, als der erste ausfallen müsse, da unstreitig noch manche Verbesserungen würden angebracht werden können.

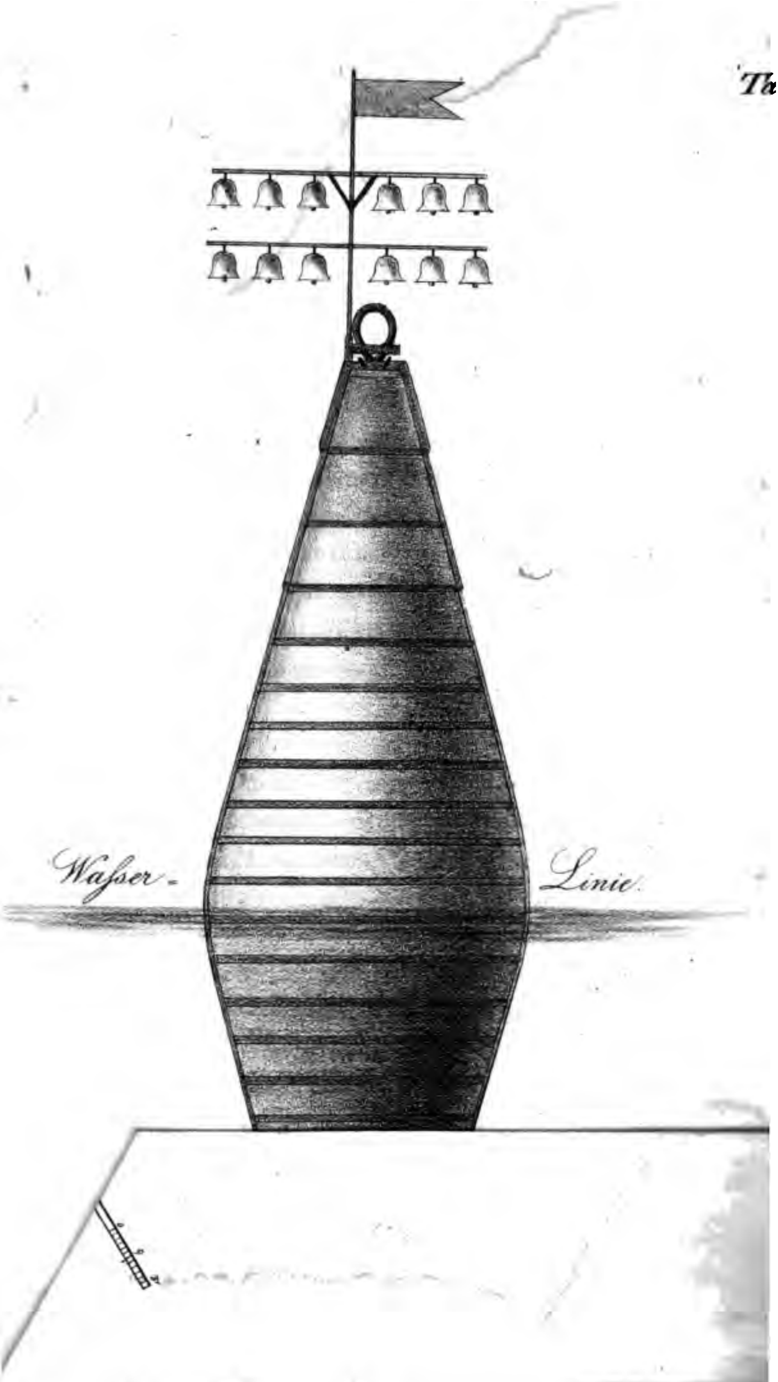
Tab. IX.

Ansicht einer Elb-Boye mit Glocken.

Die Abbildung erklärt sich von selbst: sie zeigt eine Elb-Boye wie sie auch auf der Charte, Tab. V., mit den Glocken rechts bei der Aussegelung aus der Elbe, angegeben worden ist. Diese Boyen sind am Grunde mit Ketten, die an grossen Steinen befestigt sind, verankert. Die Gegenseite ist mit einer sechsfüssigen Stange versehen, an der sich seit einiger Zeit ein Fähnlein befindet, wodurch man die Boye bei stürmischem, dunkelm Wetter leichter ansichtig werden kann; da die Boyen oder Tonnen selbst von den Wellen überschlagen, bedeckt und unsichtbar gemacht werden.

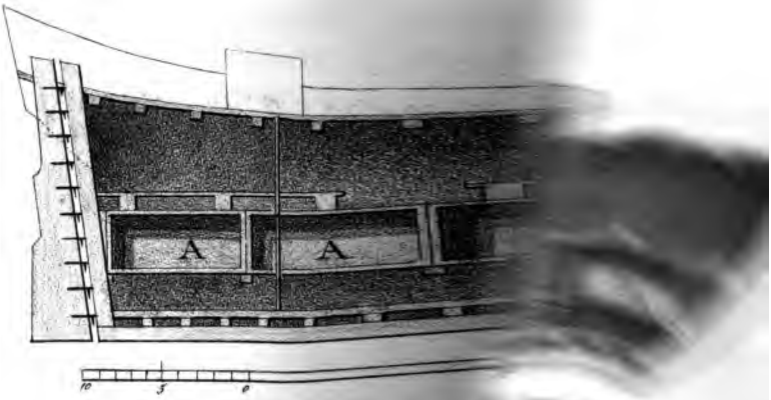
Unter diesem Fähnlein würden nun die auf der Abbildung bemerkten zwei Reihen Glocken, jede Reihe von sechs Glocken, gewiss manchen Nutzen gewähren, und der Vorschlag wenigstens *des Versuchs* werth seyn. Das Gehör wird bei dieser Einrichtung den Mangel des Gesichts ersetzen; bei Nacht, Nebel und Dunkelheit würde der Schall dieser Glocken zur Zurechtweisung dienen, die gefährliche Seite, sie sey zur rechten oder linken, bezeichnen, und selbst bei hellem Tage dürfte ihr Nutzen sich erweisen, besonders gegen die weiss angestrichenen Boyen oder Tonnen, welche gerade durch die weisse Farbe bei stürmischem Wetter eine zu täuschende Aehnlichkeit mit dem weissen Meeres-Schaum haben.

Th



THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY

ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS.



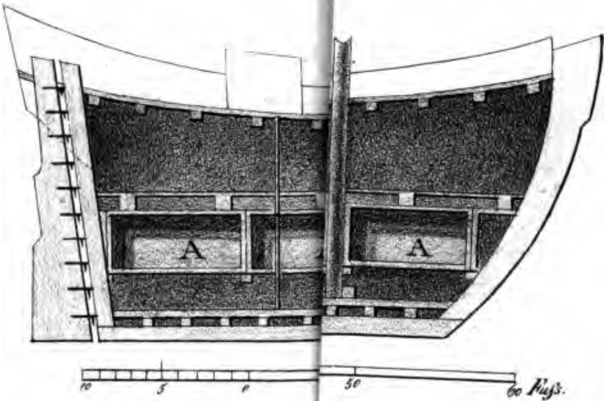
Profil eines Sch

gegen d

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY

ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS.

Tab. X.



Profil einesichtung

gege

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY

ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS.

Tab. X.

Ansicht eines gegen Versinken gesicherten Schiffes.

Die Erfahrung, sowohl früherer als der neuesten Zeiten, wie die des letzt verwichenen Spätjahres, lehrt mit trauriger Wahrheit, dass bei Unglücksfällen zur See eine Menge grosser und kleiner Schiffe als ein Raub der Wellen verschwinden, und in den Abgrund des Meeres hinabsinken, ohne dass irgend eine Spur von den Schiffen und der darauf befindlichen Mannschaft zurückbleibt. So oft aber diese traurigen Fülle auch wiederkehren, so ist doch für solche Schiffe, welche beladen sind, zu ihrer Rettung vom Untergange kaum noch ein Mittel zu ersinnen, das nicht bereits längst bekannt wäre, so wenig es auch den gehegten Wünschen entsprechen mag.

Für solche Schiffe aber, die nur Passagiere führen, wie die Paquet-Böte, auch für Kriegs-, Stations-, Leucht- und Lootsen-Schiffe würde die Einrichtung, welche S. 77 ff. auseinander gesetzt worden ist, einen sichern Schutz gegen alles Versinken gewähren, — Scheiterungen natürlich ausgenommen.

Zu der S. 77 ff. gegebenen Erläuterung, welche zum Verständniss gänzlich hinreicht, ist hier nur noch zu bemerken, dass auf Tab. X. der Buchstabe A die wasserdichten Kasten, B den Raum für den etwa nöthigen Ballast, und C den bequemen Aufenthaltsraum für die Mannschaft bedeutet.

Der Herr Schiffsbaumeister *G. H. Stahmann*, auf dem Grasbrook, hat die Zeichnung zu der Abbildung Tab. X. entworfen, und ist mir überhaupt über dieses neue Mittel zur Verhütung des Versinkens der Schiffe mit seinen Kenntnissen und Einsichten sehr behüflich gewesen, worüber ich ihm hiemit meinen wärmsten Dank bezeige. Dieselbe Pflichterfüllung liegt mir ob, gegen Herrn *Wilhelm Bevers*, einen talentvollen jungen Mann, welcher die übrigen Zeichnungen nach meiner Angabe verfertigt hat, Tab. VII & VIII. ausgenommen, die ich der Besorgung einer Freundin verdanke.

Schluss-Bemerkung.

Bei Gegenständen, welche die Discussion verschiedener Meinungen und Ansichten zuzulassen scheinen, ist nichts überzeugender und sicherer zum Ziele führend, als wenn *Namen*, *Zahlen* und *Thatsachen* vor Augen gelegt werden können. Möge daher der Leser nochmals zu der Frage mit uns zurückkehren: „Ist es denn wahr, dass die Maassregeln, welche bis jetzt zum Schutz und zur Rettung an der Mündung der Elbe getroffen worden, *nicht zureichen*, sondern *ungenügend* sind?" Ist es denn ferner wahr, dass Scharhörn und Vogelsand für uns die *Scylla* und *Charybdis* geworden, und dass der Mangel eines Leuchtthurms zu Scharhörn, und eines zweiten Leuchtschiffes wirklich Ursache seyen, dass viele Schiffer gegen Abend bei Sturm, Nebel und Dunkelheit es nicht wagen mögen, in die Elbe einzusegeln, und deshalb wieder in die offene See ihren Cours zurück richten, wodurch es so oft geschieht, dass die Schiffe von der Elbe verschlagen werden, und ihr Grab auf den Dänischen Inseln Amrum, Sylt, oder an den festen Küsten Hollsteins und Schleswigs finden?

Wollte man eine ganz genaue Berechnung dieser Unglücksfälle liefern, so müsste man die Journale und Verklarungen *aller* verunglückten Schiffe zur Hand haben, um daraus erweisen zu können, welch' eine grosse Anzahl von Schiffen *darum* gescheitert sind, weil die Capitaine derselben, bekannt mit der Mangelhaftigkeit der Anstalten und Schutzmittel an der Elb-

Mündung, vorgezogen hatten, von der Elbe abzulenken, und *darum* zugleich ihren Untergang fanden.

Hier aber haben wir zur Beantwortung obiger Frage einen sicherern Leitfaden, nämlich eine Aufzählung der wirklich in der Nähe von Scharhörn und Vogelsand von 1814 bis ult. December 1824 stattgefundenen Unglücksfälle, deren Zahl auf beifolgender Tabelle sich auf 90 beläuft.

Schlägt man den Werth dieser theils gestrandeten, theils verunglückten Schiffe, selbst ohne Berücksichtigung der andern nach der Elbe bestimmten, aber von ihr weg verschlagenen Schiffe, im Durchschnitt nur auf 100,000 Mk. Bco. an, so macht dies die ungeheure Summe von circa 9 Millionen Mk. Bco., eine Summe, welche, auch wenn Vieles noch davon reducirt werden müsste, den Kosten-Aufwand der vorgeschlagenen Schutzmittel *reichlich* aufwiegen würde.

Und was denn nicht für Geld angeschlagen werden kann, *das Leben so vieler hingeopferten Menschen*, die verarmten und verwaiseten Familien, sollten diese nicht auch in Erwägung gezogen werden?

VERZEICHNISS

der bei und unweit *Scharhörn* und *Vogelsand* gestrandeten und verunglückten Schiffe.

Datum.	*Schiff.*	*Schiffer.*	*von*	*nach*	*Schicksal.*
1814					
Nov. 11 & 12	Tyne & Trent Paquet	T. Millner	London	Hamburg	gestrandet und verunglückt.
	Hamb. Börse	Suhr	do.	do.	do. do.
	Zwei unbekan	nte Brigs			do. do.
Dec. 11 & 12	Elisabeth	J. Colston	Glasgow	do.	do. do.
1815					
April 25 & 26	Georg	A. Mac Lyne	Havanna	do.	do. do.
Sept. 7	Margaret	D. Brown	Greenock	do.	do. do.
Nov. 21	Die Liebe	H. O. Bens	Eider	Holland	do. do.
	Einigkeit	Schäfer	do.	do.	do. do.
23	Lissab. Paquet	P. S. Smidt	Porto	Hamburg	do. do.
Dec. 22	Die 4Gebrüder	H. Uldriks	Leith	do.	do. do.
1816					
Juni 20	Alderney	Reed	London	do.	gestrandet.
Aug. 13	Abeona	Moison	Hamburg	Boston	do.
19 & 20	Sophia	A.C. Liebesodt	Alborg	Altona	gestrand. u. verungl.
Sept. 10	Jupiter	Rickelsen	Copenhagen	Hamburg	do. do.
Oct. 25 & 26	Hopet	Numelin	Rouen	do.	do. do.
Nov. 26	Grandt	Scorgie	Sunderland	do.	gestrandet.
1817					
März 2	Ein unbekann	tes Schiff			do.
Aug. 1	Ein wahrschei	nlich Span. od.	Portug. Schiff		gestrand. u. verungl.
Oct. 2	Ein unbekann	tes Schiff			do. do.
12	Einigkeit	Koch	Bergen		do. do.
Nov. 25 & 26	Scoth Craig	J. Abbott	London	Hamburg	gestrandet.
Dec. 5, 6	Gute Erwartng	Johannsen	Fehmern	Altona	do.
9	Zwei Gebrüder	Bielfeldt	Rendsburg	do.	gestrand. u. verungl.
22	Thames	Browne. Madis	London	Hamburg	gestrandet.
1818					
März 10	Ein unbekann	tes Schiff			gestrand. u. verungl.
Mai 6		J. Sandyk	Königsberg	do.	do. do.
Aug. 11	Thetis	Reed	London	do.	gestrandet.
1819					
Juli 14	Stadt Aurich	Wormer	Bergen	Amsterdam	gestrand. u. verungl.
Dec. 13	Mart. Heinrich	Schütt	Bordeaux	Hamburg	gestrandet.
20	Patience	Bowmen	Jersey	do.	do.

Datum.	*Schiff.*	*Schiffer.*	*von*	*nach*	*Schicksal.*
1820					
Juli 25	Cinthia	Simpson	London	Hamburg	gestrandet.
Oct. 26	Anna Sophia	J. Cornelis	Rio Janeiro	do.	gestrand. u. verungl.
Dec. 7	Maren Sophia	Lundström	Malaga	do.	gestrandet.
1821					
Jan. 17	Frau Anna	P. Brandt	Bordeaux	do.	do.
Febr. 19	Auguste	J. J. Dirks	Malaga	do.	do.
Juni 23	Wilhelm	Batten	Altona	Guernsey	do.
Dec. 1	Zwei unbekan	nte Schiffe			gestrand. u. verungl.
2	Catharina	Kind *)	St. Thomas	Hamburg	do. do.
5	Mathilde	Jürgens	Archangel	Bordeaux	gestrandet.
	Manchester	M. Kenzie	London	Schields	gestrand. u. verungl.
	Ann	Dick	do.	Hamburg	do. do.
6	Adolph	Petersen	Hamburg	Havanna	do. do.
1822					
April 2	Thetis	Reed	do.	London	gestrandet.
Aug. 30	Die Krone	Grundt	Lissabon	Hamburg	gestrand. u. verungl.
Sept. 1	Eine unbekan	nte Brigg			do. do.
19	Ceres	Hiertburg	Klittmölen	Altona	do. do.
Dec. 30	goodeHensicht	Thomson	Lökken	unbestimmt	gestrandet.
1823					
Mai 2	Främling	Sundström	Cette	Hamburg	gestrand. u. verungl.
Dec. 4	Esperance	Flindt	Malaga	do.	do. do.
5	Joh. Friedrich	Hubert	Hamburg	Lissabon	gestrandet.
	Henriette	Harms	do.	St. Thomas	do.
	Aspasia	Brewer	do.	New-York	do.
	Josephine	Benatre	do.	St. Thomas	do.
	Cornela Sophia	Stellingwart	Havana	Hamburg	gestrand. u. verungl.
	WilliamHenry	Siemer	New-Orleans	do.	gestrandet.
10	LondonPaquet	Chate	Hamburg	Newcastle	gestrand. u. verungl.
13	2 Gebröder	Niberding	Hull	Bremen	gestrandet.

*) *Dieser Capitain* K i n d, *ein Bremer von Geburt, gab vor seinem traurigen Ende ein Beispiel von Fassung und Geistesstärke, das zu den* a u s s e r o r d e n t l i c h e n *Erscheinungen des Menschenlebens gehört. Im Angesicht aller Schrecknisse eines unvermeidlichen Todes, schrieb er noch einen besonderen Bericht an seinen Rheder, den Herrn Senator* M e r c k *hieselbst, zur Mittheilung an seine Familie, welche er der freundschaftlichen Obhut dieses würdigen Mannes empfahl.*

Er verbarg den Brief in einer versiegelten Bouteille, und vertrauete diese dem Meere an, das wahrscheinlich bald darauf ihn, und was ihn umgab, in seinen dunkeln Schooss hinabzog.

Die Bouteille ward einige Zeit später aufgefischt, und zur Stelle überliefert.

Datum.	*Schiff.*	*Schiffer.*	*von*	*nach*	*Schicksal.*
1824					
Febr. 12	Bishop Blaize	Draper	Hamburg	Hull	gestrandet.
April 3	Christ. August	Sievertson	Bergen	Hamburg	do.
15	Martha	C. Steel	Pernambucco	do.	do.
29	Lille Gustaff	Wallis	Cette	do.	do.
Sept. 26	Anna	Gottschalk	Rostock	do.	gestrand. u. verungl.
Nov. 3 & 4	Henriette	Abrahams	Hamburg	Amsterdam	do. do.
	Ein unbekann	ter Schooner			do. do.
	Georgine	Bierfreund	London	Hamburg	gestrandet.
	Eine unbekan	nte Brigg			gestrand. u. verungl.
	Cathar. Margar	H. Boye	Petersburg	do.	gestrandet.
	Maria	Behn	London	do.	gestrand. u. verungl.
	Emmanuel	H. Franzen	Bandholm	Bremen	do. do.
	Einigkeit	H. Sieverts	Wollersum	do.	do. do.
		H. Ovens	Naskow	Altona	do. do.
	Augustus	J. J. Jasky	Tönningen	Amsterdam	do. do.
	Fortuna	J. Brödt	Neustadt	Bremen	do. do.
		D. Schruven	Hollst. Canal	Altona	do. do.
		Vlonck			do. do.
	Emma	Maack	Bahia	Hamburg	do. do.
	Danzig	Domansky	London	Danzig	do. do.
	Goode Hoop	Puister	Antwerpen	Hamburg	do. do.
	Heinrich	Einfeldt	Kiel	London	do. do.
	Georg & Ann	Curse	London	Hamburg	gestrandet.
	Frau Maria	Dirksen	Cadix	do.	do.
	Hercules	Decker	Hamburg	Omoa	do.
	Hoffnung	Evers	Bordeaux	Hamburg	gestrand. u. verungl.
Dec. 22	Ein unbekann	tes Schiff			do. do.
24	Maria Elisab.	Krohn	do.	do.	gestrandet.
26	Hermione	R. Holburn	Hamburg	England	do.
	Neptune	West			do.
	Alexandrine	Garrels	Bordeaux	Hamburg	do.

Wörtlicher Bericht eines erfahrenen See-Capitains über den Nutzen eines zweiten Leuchtschiffes.

Die Hinstationirung eines zweiten Leuchtschiffes innerhalb der Scharhörner Tonne, mitten im Fahrwasser, ist eben deshalb so besonders wichtig, weil dasselbe daselbst so äusserst beengt ist, und die Gefahren der Durchschiffung um Vieles vermehrt. Der Scharhörner Sand läuft an dieser misslichen Stelle plötzlich steil an, und es ist dem gewandtesten Schiffer fast unmöglich, bei stürmischer Witterung, reissendem Strome und dem schnellen Laufe seines Schiffes, ungeachtet aller Anstrengung, das Loth zur Erspähung des Grundes mit Sicherheit und Zuverlässigkeit zu gebrauchen. Die Tiefe ist hier 10 Faden oder 60 Fuss, und dicht dabei ist ein steiler Sandgrund, so dass die Scheiterung augenblicklich erfolgen kann, welche gemeiniglich einen totalen Verlust herbei führt.

Nachtrag.

Vor dem Schlusse dieser Schrift erhalte ich noch durch die Güte des Herrn Senator *Merck* eine Abschrift des Original-Briefes von dem braven Capitain *Kind.* Ich glaube, denselben wörtlich dem Publicum noch mittheilen zu müssen, da er nicht allein zum Beweise seines ausserordentlichen Muthes dienen wird, sondern auch zum weiteren Belege *der* Wahrheit: dass ein Licht zu Scharhörn und ein zweites Leuchtschiff, dessen unbestreitbarer Nutzen in dieser Schrift erwiesen worden, auch diesen unglücklichen Mann mit seinem Schiffe wahrscheinlich am Vorabend des nachher erfolgten Unterganges gerettet und in die Elbe sicher hereingebracht haben würde.

Unters Helgoland, den 1. *December* 1821.

Herren *H. J. Merck & Co.*

Da wir bei dem letzten 9tägigen Sturme und in der Zeit 3mal unter der Holländischen Küste gewesen, und keine Lootsen bekommen konnten, also des Abends immer wieder vom Lande abhalten mussten, und dabei unsere besten Segels verlor, und dabei immer mehr nach der Elbe getrieben wurden. Gestern Abend hatten wir das Feuer von Helgoland im Gesichte, mit ziemlich gutem Wetter und waren Alle in der schönsten Hoffnung, *den andern Tag in die Elbe einzukommen.* Gegen Mitternacht fing wieder *ein fliegender*

Sturm zu wehen an, und dabei so dick, dass wir keine Hand vor Augen sehen konnten; also in der Dicke das Land nicht sehen konnten, und es auch unmöglich war, einen Lootsen zu bekommen. So geben wir denn Alle den Geist auf, wenn das Wetter sich nicht ändert. Ich habe diese paar Reihen aufgeschrieben, um Sie wissen zu lassen, *w o wir geblieben sind.* Nun habe ich eine Bitte an Sie, meine Mutter und meine Geschwister von unserm Unglück zu benachrichtigen, und sie alle unserm lieben Gott zu empfehlen.

Ich *w a r*

Ihr gehorsamer Diener

Georg Kind.